nnée ø N° 445 — 50 centimes — 30 Mars 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

AVANT LA COUPE DE LA PRESSE

Le marquis de Dion, M. Rives et M. Hélitas, sous-préfet de Lisieux, examinent la carte du circuit.

DANS CE NUMÉRO : La finale du Championnat de France de Rugby.

Publications Pierre Lafitte & C^ie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ● Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CACAO BENSDORP

LE MEILLEUR DÉJEUNER DU MATIN

dans toutes les Confiseries et Epiceries Fines.

Agent Gén.al p.r la France. F. MALSAC. PARIS

Agent général pour la France : F. MARSAC, 101, rue du Bac, Paris

AUTOMOBILES
FOUILLARON
à changements de vitesse progressifs
54, RUE DE VILLIERS —— LEVALLOIS-PERRET (Seine)

LES PNEUS CANNELÉS POUR AUTOS
LE DERNIER MOT DU PROGRÈS
LES PNEUS ANTIDÉRAPANTS POUR CYCLES
DUNLOP
LES NOUVELLES CHAMBRES A AIR
LA PERFECTION ATTEINTE
LES NOUVEAUX BOYAUX COUSUS

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

4 fr. la Boîte de 3 Savons. *EN VENTE PART*
Parfumerie LUBIN, 11, Rue Royale, P

La Semaine Comique, par Henriot.

— Qu'est-ce qu'il faut faire pour devenir cochère?
— Beaucoup de choses... d'abord paraît que pendant trois mois il ne faut manger que du cheval...

— Qu'est-ce que c'est que cette coiffure?
— Papa m'emmène aux Courses avec lui aujourd'hui... et il m'a dit « Tâche d'avoir un tuyau! »

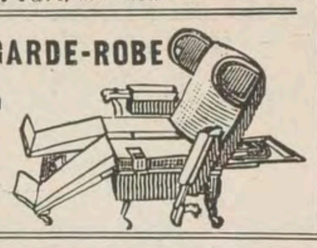
— Dis-moi, mon chéri, l'auto. au lieu de 100 chevaux. prends-la de 200... elle pourra aus i servir à éclairer l'appartement ou à faire marcher un journal un jour de grève!

— Pourquoi ne prenez-vous pas des Pneus *Gaulois*?
— Merci! Ils sont trop résistants. J'aime mieux en acheter qui aient tout le temps l'appendicite, j'ai mon bénéfice chaque fois.

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

Nouveauté!!!
LES PAPIERS de la marque S.I.P au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffite. Paris. *Tarif sur demande*

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue



Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador
BUIRE

EXIGER LA MARQUE
CATALOGUE FRANCO
3 Nouveaux *Modèles*
CLÉMENT
que l'on ne saurait trop admirer
La Course sur route ø 275 fr. Machine lègère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).
La Touriste ø 275 francs avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.
La 3 vitesses avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés.

LE PRESERVATEUR de CO et le V
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes
Catal. ilust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bich

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir et grossi vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de THYROÏDINE BOU votre taille restera ou redeviendra
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE M
Accepté par la Société de Chirur
Recommandé par
Membres du Corps
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse.
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver
Par sa pression constante il mène à la guérison Env.C
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hono

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX
à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES E
MAGASIN D'EXPOSITIO
8, RUE LAFAYETTE, 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PR

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

30 Mars 1907 — N° 445
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

L'ARRIVÉE DU MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

Pour la vingt-huitième fois, les Cantabs ont remporté, le 16 mars, le grand match annuel Oxford-Cambridge. Oxford a triomphé 34 fois. En 1877, il y eut un dead-heat. Dès le départ, cette année, Oxford donnait 38 coups d'aviron à la minute, contre 39 à Cambridge. Au bout de 2 m. 30 s., les Cantabs prenaient le commandement. Peu à peu, ils augmentaient leur avance et passaient la ligne d'arrivée à Mortlake à 4 longueurs devant les Oxonixans, terminant le parcours en 20 m. 26 s. Le vent empêcha de faire plus vite.

A LA VEILLE DE MONACO

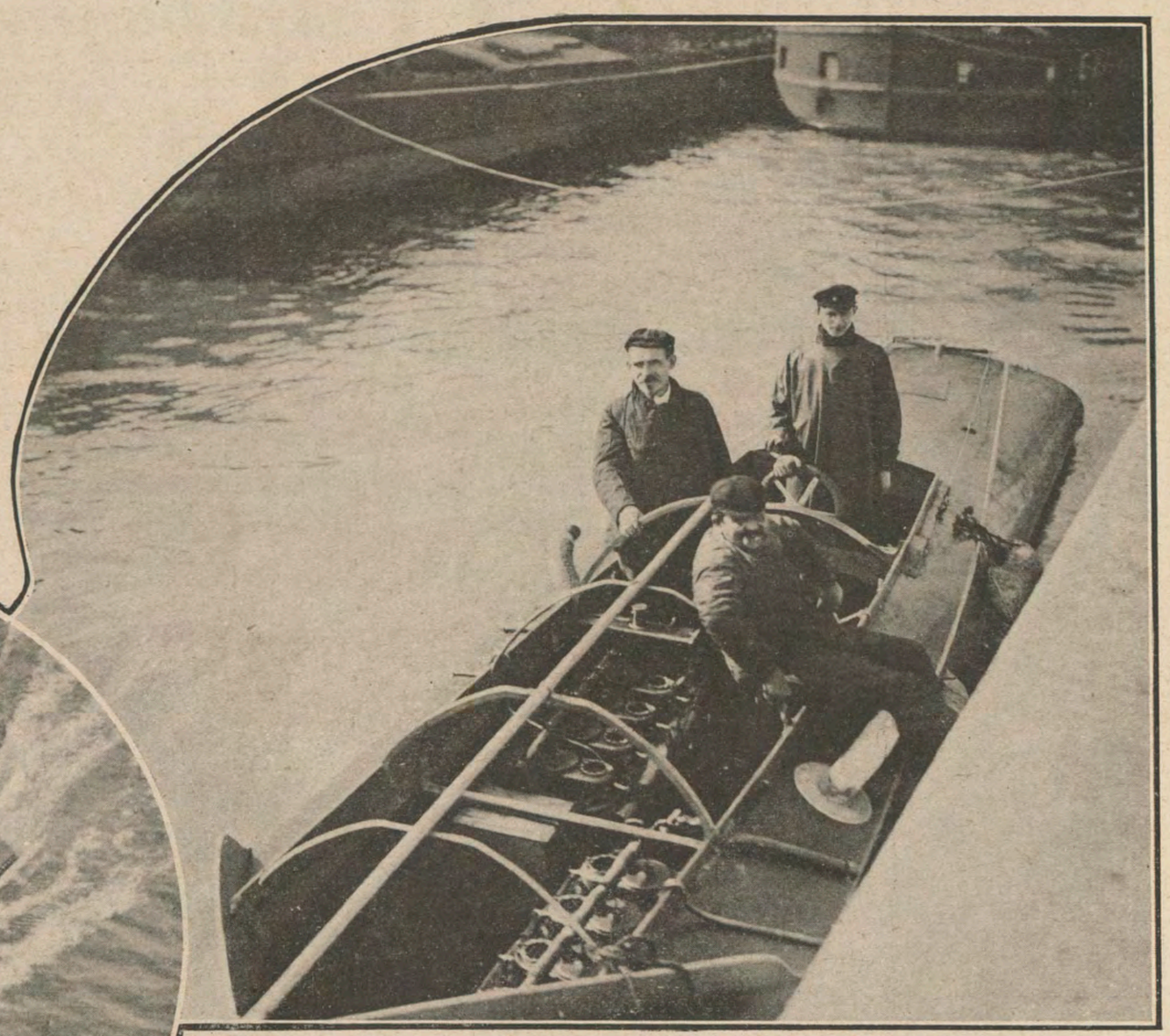
par C. FAROUX

Le meeting de Monaco 1907, qui a lieu pour la quatrième fois, a réuni 90 engagements ⌀ La création d'une catégorie nouvelle, celle des hydroplanes, ramène l'attention sur la question brûlante des coques actuelles et des formes glissantes ⌀ ⌀ ⌀

Il n'y a guère plus d'un mois, et peu de jours avant la clôture des engagements pour le quatrième meeting de Monaco, nous faisions preuve d'un certain pessimisme à l'égard de cette série d'épreuves, tant les inscriptions étaient lentes à venir. Fort heureusement pour la cause du yachting automobile, les propriétaires de canots ont envoyé de nombreux engagements la veille ou l'avant-veille de la clôture, en sorte que le meeting qui va s'ouvrir va mettre aux prises, dans les diverses courses d'un programme généreusement établi, 90 embarcations de toutes sortes, racers, cruisers, vedettes d'escadre et hydroplanes.

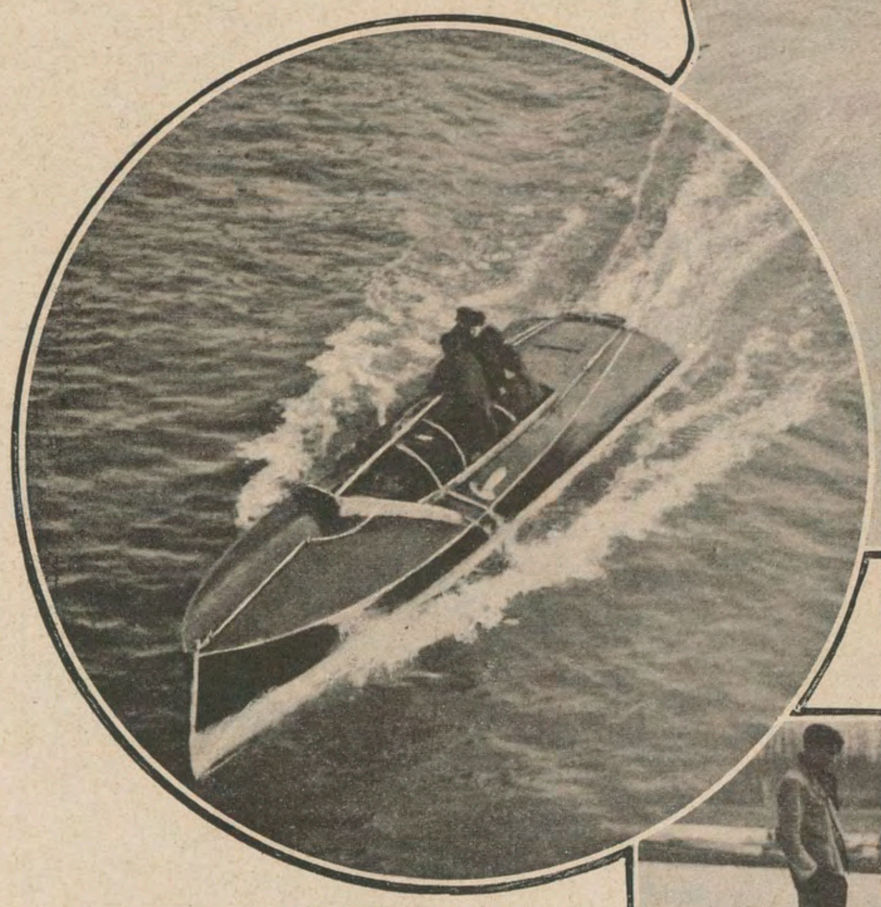
Mes pronostics en ce qui concerne l'avenir du yachting automobile en seront-ils modifiés? Guère. Je persiste à croire que mal orienté, le canot à moteur n'aura en France qu'un développement limité, et qu'en revanche, il doit réussir admirablement dans les pays neufs, là où les écluses sont l'exception et où il n'y a point d'administration soucieuse jusqu'à l'excès du bon état des berges. On sait de reste que le faible tirant d'eau du canot automobile lui permet de passer à peu près partout. On a parlé du Tonkin et de l'Annam : ne pensez-vous pas qu'il y a beaucoup à faire dans l'Amérique du Sud, où les cours d'eau immenses abondent et où la clientèle existe déjà, préparée qu'elle a été par l'automobile.

On croit assez volontiers que le yachting automobile est de création tout



Tellier à la barre du *Panhard-Tellier*.

Ce beau racer de seconde série est un des concurrents les plus qualifiés pour le championnat de la mer.

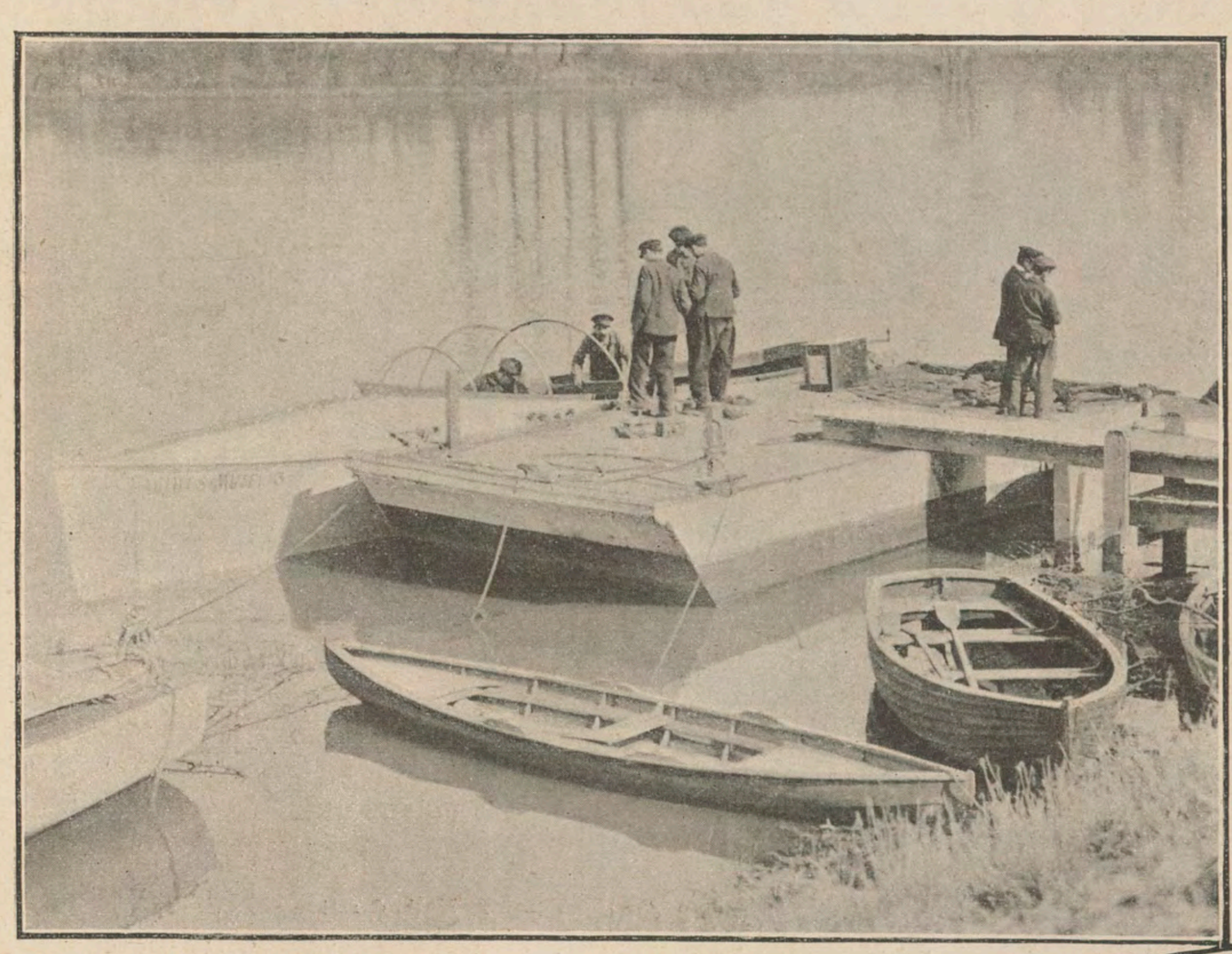


Le *Panhard-Tellier* en vitesse.

Présente l'arrière en fer à repasser, caractéristique des Tellier, a reçu deux quatre-cylindres du type Grand Prix, actionnant chacun une hélice autonome.

Le Mercédès-Florio.

Ce racer de première série, qui tient à la fois du canot et du glisseur, sort des chantiers de la Sirène.



Le Nautilus Mutel III.
Racer de 2e série, à MM. Deschamps et Blondeau.

à fait récente. C'est commettre là une grosse erreur : sans doute, le boom prodigieux de la locomotion automobile a pleinement favorisé son développement, mais il serait injuste d'oublier ses promoteurs.

C'est au grand Lenoir, que revient l'honneur d'avoir fait dans une coque de canot les essais d'un moteur à pétrole : il avait établi à cet effet un moteur à deux temps sans compression, et les essais eurent lieu en Seine. Après Lenoir, ce fut l'américain Brayton qui tenta même de construire un sous-marin mû par son moteur à explosions. Ce n'est, en somme, qu'avec Ravel, François, Bénier et Forest que le moteur à pétrole devint d'une utilisation courante et, nombreux sont les canots établis par le dernier de ceux que je viens de nommer, qui circulent sur les routes d'eau françaises depuis quinze ans et plus.

Quant aux premières régates de canots automobiles, elles eurent lieu à Nice pendant la saison 1894-1895.

Le problème des coques

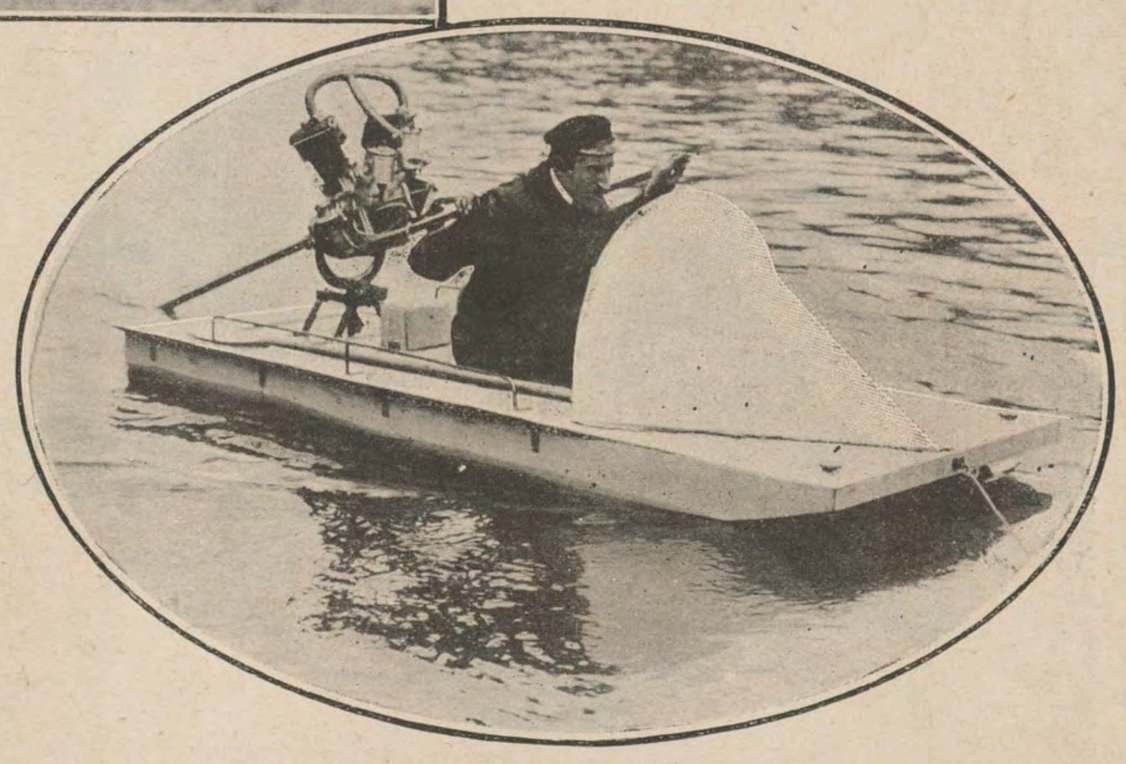
A l'heure actuelle, la grande puissance mécanique du moteur à explosions a permis l'utilisation efficace des formes glissantes. Ces nouvelles coques, de formes à avant tranchant et à arrière plan, n'ont ni stabilité de formes, ni stabilité de poids : elles ont simplement une stabilité de mouvement. Cette stabilité atteint son maximum par mer plate et donne son minimum quand le besoin s'en ferait plus énergiquement sentir, par mer agitée. Au moment critique, cette stabilité fait complètement défaut, pour cause d'obligation absolue de marche ralentie.

Ces formes ont trouvé leur utilisation dans les embarcations de vitesse de course. Mais, pour les yachts d'un certain tonnage, on devra encore s'en tenir aux formes classiques en V ou en U.

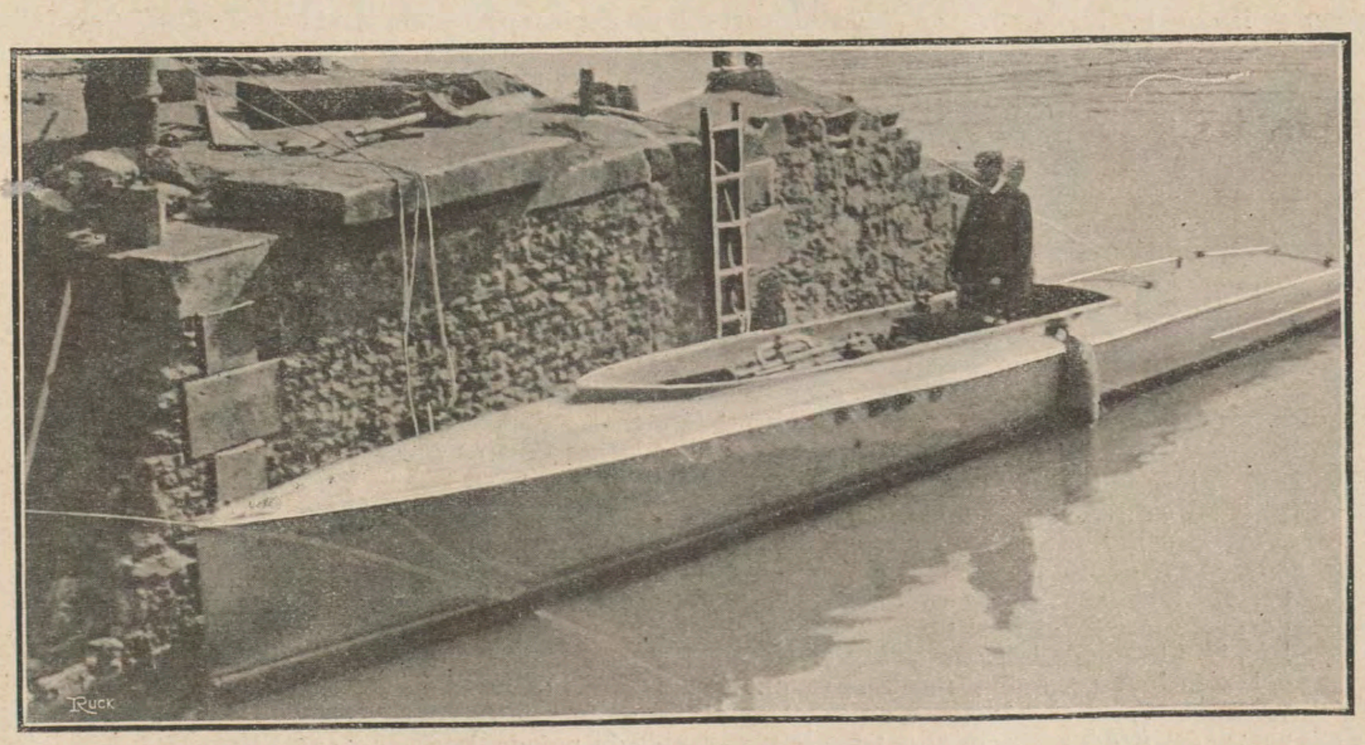
Quoi qu'il en soit, les formes glissantes ont déjà fait leurs preuves et donné d'excellents résultats, et peut-être arrivera-t-on à étendre leur utilisation par un moyen terme en employant des formes demi-glissantes, c'est-à-dire en plaçant — comme Forest le proposa naguère — en appendice, sous une coque plate et glissante, une coque très étroite formant un plan de dérive, et dans laquelle on placerait le moteur, le changement de marche, l'arbre et le réservoir, ce qui descendrait considérablement le centre de gravité, et donnerait à ces coques de vitesse une réelle stabilité, dont les glisseurs purs sont absolument dépourvus.

Cette coque en appendice offrirait une très grande stabilité au roulis, tandis que les formes plates de la coque supérieure résisteraient à l'action du tangage.

La combinaison de ces deux coques, l'une inférieure de navigabilité, l'autre supérieure de stabilité, réunies en une seule et même coque, assurerait la stabilité malgré la finesse des formes et offrirait un autre avantage, celui d'éviter l'obliquité de l'arbre de couche et de réduire en même temps le couple de redressement créé par la poussée de l'hélice, et qui tend à faire sortir de l'eau l'avant du bateau



Le motogodille glisseur.
L'idée était tentante d'appliquer au glisseur, qui ne demande que peu de force, une motogodille. Elle est appliquée par M. Trouche.



Le New Trèfle II.
Ce très beau racer de 11 mètres, construit par Pitre, appartient à M. Thubron.

Les hydroplanes

Le règlement du quatrième meeting de Monaco avait prévu une catégorie pour les hydroplanes, catégorie qui a réuni quatre engagements, dont celui d'un bateau construit par le vulgarisateur de ce type : je veux dire le comte de Lambert.

Il y aura tantôt quatre ans que ce dernier a démontré victorieusement la belle utilisation qu'on pouvait obtenir d'un moteur avec un bateau ne comportant pas de surface immergée. Sans doute, un hydroplane manque de confort ; sans doute, il ne fournit son maximum de rendement qu'en eau calme, mais tout ceci n'empêche que son principe soit des plus intéressants.

Nous verrons ce qu'ils sont capables de faire en Méditerranée.

C. Faroux.

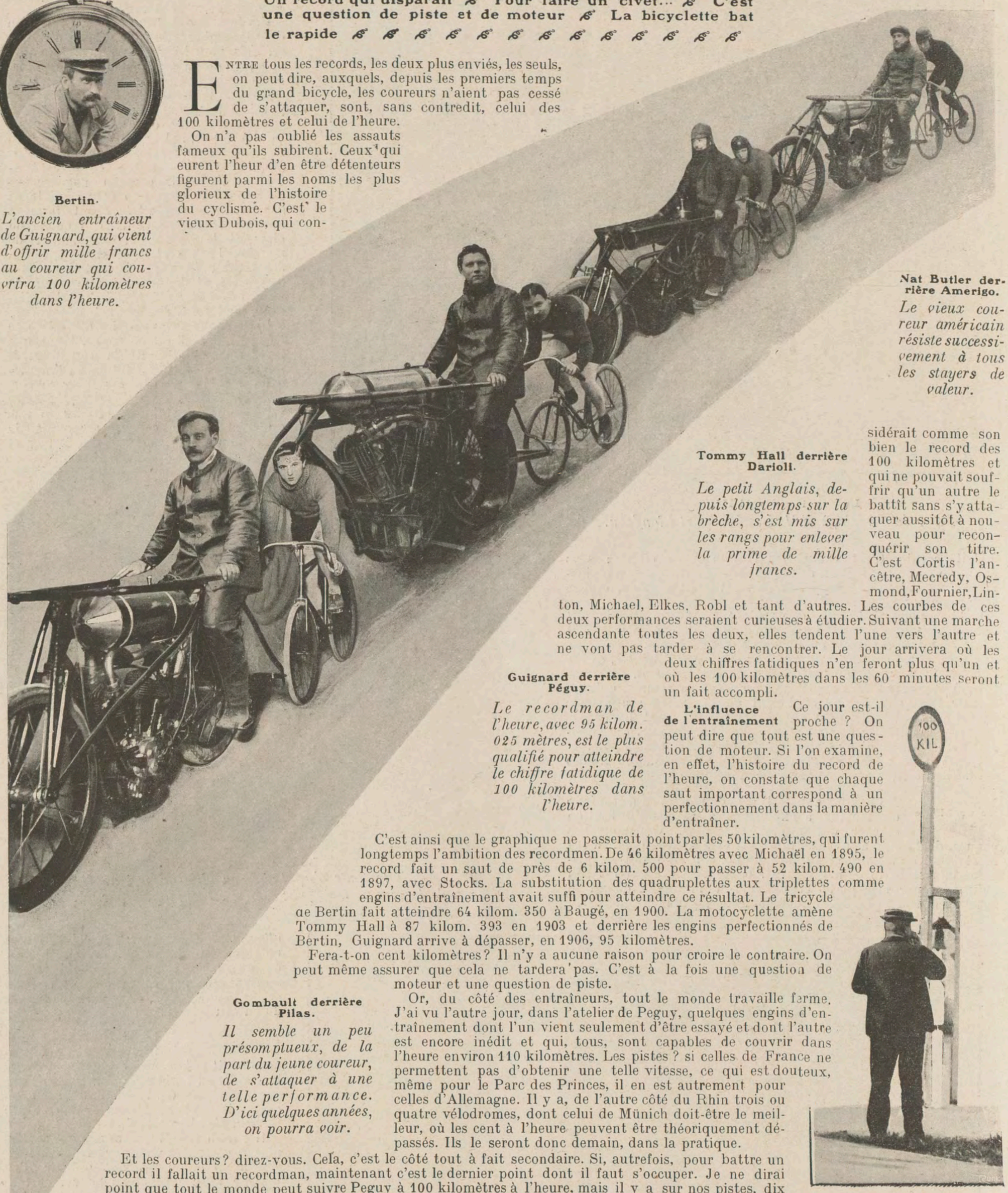
Ceux qui veulent faire 100 kilom. dans l'heure

Un record qui disparaît — Pour faire un civet... — C'est une question de piste et de moteur — La bicyclette bat le rapide

Bertin.
L'ancien entraîneur de Guignard, qui vient d'offrir mille francs au coureur qui couvrira 100 kilomètres dans l'heure.

Entre tous les records, les deux plus enviés, les seuls, on peut dire, auxquels, depuis les premiers temps du grand bicycle, les coureurs n'aient pas cessé de s'attaquer, sont, sans contredit, celui des 100 kilomètres et celui de l'heure.

On n'a pas oublié les assauts fameux qu'ils subirent. Ceux qui eurent l'heur d'en être détenteurs figurent parmi les noms les plus glorieux de l'histoire du cyclisme. C'est le vieux Dubois, qui considérait comme son bien le record des 100 kilomètres et qui ne pouvait souffrir qu'un autre le battît sans s'y attaquer aussitôt à nouveau pour reconquérir son titre. C'est Cortis l'ancêtre, Mecredy, Osmond, Fournier, Linton, Michael, Elkes, Robl et tant d'autres. Les courbes de ces deux performances seraient curieuses à étudier. Suivant une marche ascendante toutes les deux, elles tendent l'une vers l'autre et ne vont pas tarder à se rencontrer. Le jour arrivera où les deux chiffres fatidiques n'en feront plus qu'un et où les 100 kilomètres dans les 60 minutes seront un fait accompli.



Nat Butler derrière Amerigo.
Le vieux coureur américain résiste successivement à tous les stayers de valeur.

Tommy Hall derrière Darioli.
Le petit Anglais, depuis longtemps sur la brèche, s'est mis sur les rangs pour enlever la prime de mille francs.

Guignard derrière Péguy.
Le recordman de l'heure, avec 95 kilom. 025 mètres, est le plus qualifié pour atteindre le chiffre fatidique de 100 kilomètres dans l'heure.

Gombault derrière Pilas.
Il semble un peu présomptueux, de la part du jeune coureur, de s'attaquer à une telle performance. D'ici quelques années, on pourra voir.

A qui la palme ?
Quel est l'heureux stayer qui réunira le premier en un seul ces deux records fameux, celui de l'heure et celui des 100 kilomètres ?

L'influence de l'entraînement

Ce jour est-il proche ? On peut dire que tout est une question de moteur. Si l'on examine, en effet, l'histoire du record de l'heure, on constate que chaque saut important correspond à un perfectionnement dans la manière d'entraîner.

C'est ainsi que le graphique ne passerait point par les 50 kilomètres, qui furent longtemps l'ambition des recordmen. De 46 kilomètres avec Michaël en 1895, le record fait un saut de près de 6 kilom. 500 pour passer à 52 kilom. 490 en 1897, avec Stocks. La substitution des quadruplettes aux triplettes comme engins d'entraînement avait suffi pour atteindre ce résultat. Le tricycle de Bertin fait atteindre 64 kilom. 350 à Baugé, en 1900. La motocyclette amène Tommy Hall à 87 kilom. 393 en 1903 et derrière les engins perfectionnés de Bertin, Guignard arrive à dépasser, en 1906, 95 kilomètres.

Fera-t-on cent kilomètres? Il n'y a aucune raison pour croire le contraire. On peut même assurer que cela ne tardera pas. C'est à la fois une question de moteur et une question de piste.

Or, du côté des entraîneurs, tout le monde travaille ferme. J'ai vu l'autre jour, dans l'atelier de Peguy, quelques engins d'entraînement dont l'un vient seulement d'être essayé et dont l'autre est encore inédit et qui, tous, sont capables de couvrir dans l'heure environ 110 kilomètres. Les pistes ? si celles de France ne permettent pas d'obtenir une telle vitesse, ce qui est douteux, même pour le Parc des Princes, il en est autrement pour celles d'Allemagne. Il y a, de l'autre côté du Rhin trois ou quatre vélodromes, dont celui de Münich doit-être le meilleur, où les cent à l'heure peuvent être théoriquement dépassés. Ils le seront donc demain, dans la pratique.

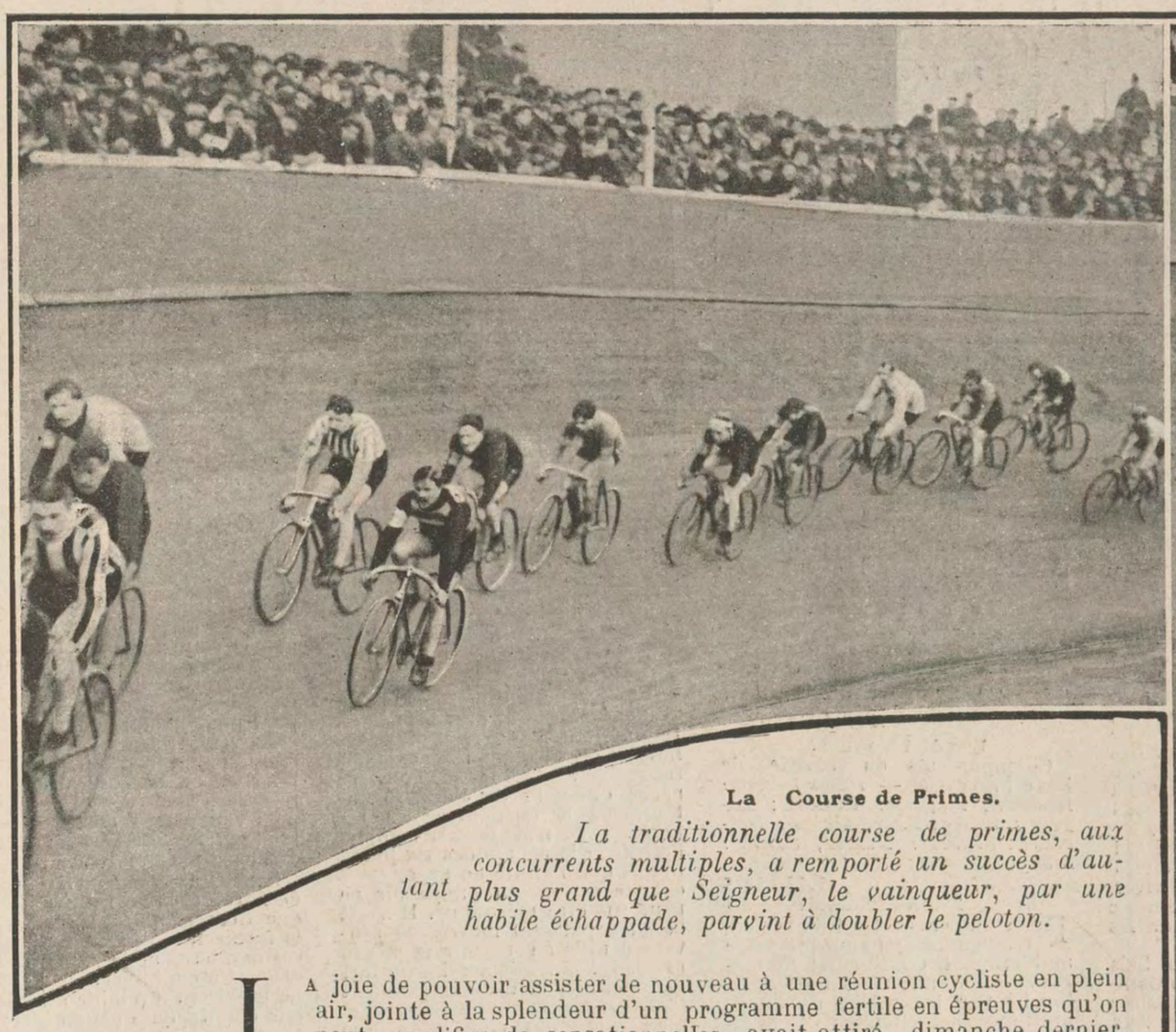
Et les coureurs? direz-vous. Cela, c'est le côté tout à fait secondaire. Si, autrefois, pour battre un record il fallait un recordman, maintenant c'est le dernier point dont il faut s'occuper. Je ne dirai point que tout le monde peut suivre Peguy à 100 kilomètres à l'heure, mais il y a sur nos pistes, dix coureurs qui peuvent y prétendre. Il y en aurait peut-être cent, s'ils voulaient s'en donner la peine. Et la meilleure preuve, c'est que, le cap une fois franchi par un plus heureux, et c'est un phénomène qu'on a pu constater vingt fois, tout le monde le passera sans encombre.

Il n'en faut pas moins reconnaître que cela représente une jolie vitesse que seules la voiture automobile et la motocyclette sont parvenues à dépasser et que le train le plus rapide du monde, Paris-Calais, n'atteint pas.

MARCEL VIOLLETTE.

Au poteau d'arrivée.
Le jour est proche où quelque stayer passera ce poteau, ayant atteint les 100 kilomètres dans les 60 minutes.

La RÉOUVERTURE du VÉLODROME BUFFALO



La Course de Primes.

La traditionnelle course de primes, aux concurrents multiples, a remporté un succès d'autant plus grand que Seigneur, le vainqueur, par une habile échappade, parvint à doubler le peloton.

La première manche du match Poulain-Friol.

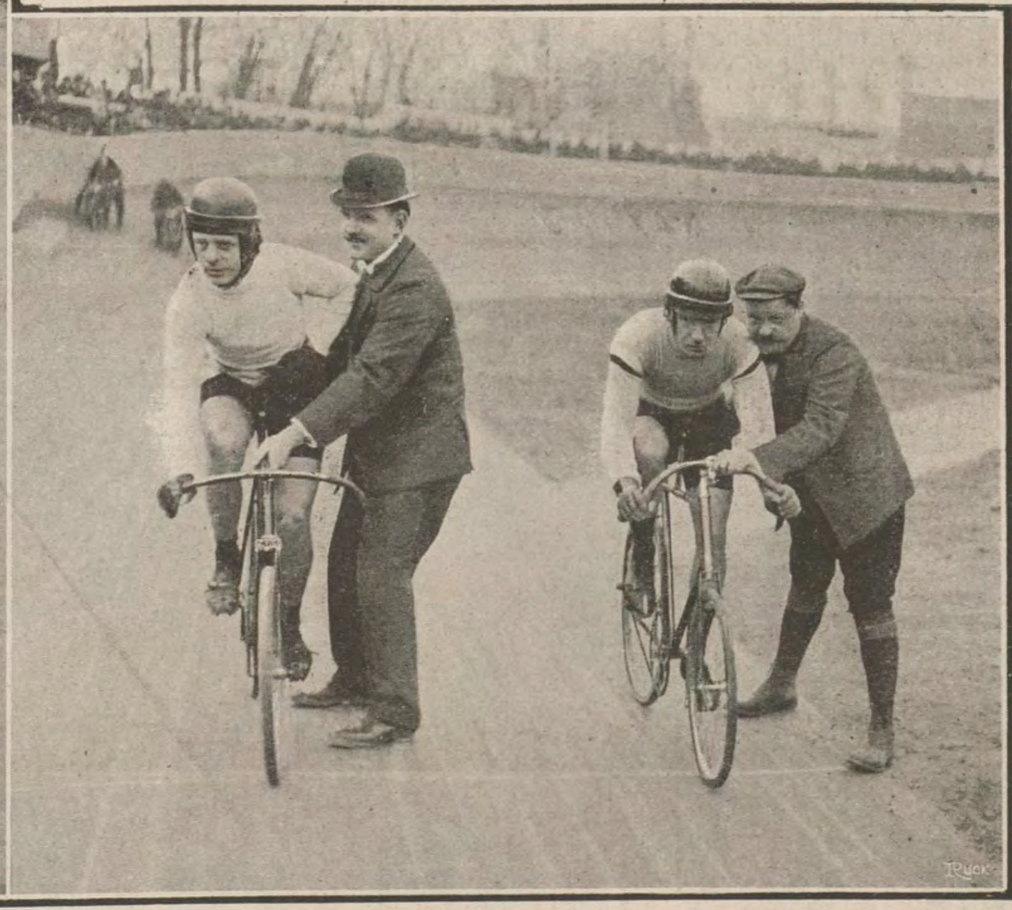
Pouvant placer son fameux démarrage, Friol triomphe nettement de son rival.

La joie de pouvoir assister de nouveau à une réunion cycliste en plein air, jointe à la splendeur d'un programme fertile en épreuves qu'on peut qualifier de sensationnelles, avait attiré, dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, la foule des grands jours. Et le public ne fut pas déçu, quoique le match Walthour-Darragon n'ait pas tenu tout ce qu'il promettait.

Le grand événement de la journée était la rentrée de Friol, notre champion de France, notre meilleur coureur, qui possède toutes les qualités de vitesse voulues, mais auquel il manque seulement un peu de tête et de roublardise. Il a triomphé aisément de Poulain dans la première manche, quoique l'ancien champion du monde fût sur sa piste favorite. Dans la seconde, après un long coude-à-coude, il succombait d'un pneu, au dire du juge à l'arrivée, contrairement à l'opinion de nombreux spectateurs qui l'ont vu premier. Dans la belle, il se laissait surprendre par Poulain qui démarrait et prenait quatre longueurs. J. B.

La belle du match Poulain-Friol.

Friol se laisse surprendre à la cloche par Poulain, qui lui prend 4 longueurs. Malgré un retour splendide, il succombe d'une demi-longueur.



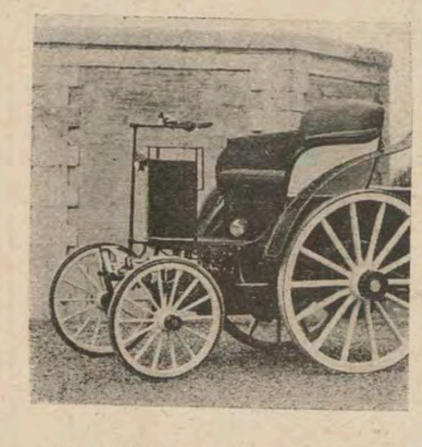
Le départ du match Walthour-Darragon.

Walthour abandonne dans la première manche, au moment où il tente de passer Darragon. Il gagne la seconde manche et abandonne à nouveau dans la belle.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME



La première voiture électrique et en même temps la première automobile : construite en 1881 avec avant-train à pivot, carrosserie du regretté Jeantaud.

VERS LE MOTEUR LÉGER

Le vent est à l'aéroplane, si l'on peut dire, car cet engin délicat pour le moment, se passerait fort bien du vent, même favorable. La brise lui est funeste, et, à l'encontre de son frère l'aéronat, qui en accepte volontiers l'aide, ou de son cousin le sphérique, qui ne peut s'en passer, il verrait avec plaisir Borée fermer ses outres, comme on disait au temps de l'abbé Delille.

Tout le monde est à l'aéroplane. Maintenant que trois hommes au moins, sans compter les frères Wrigt, ont volé, on peut s'attendre à tout. Les appareils sont, certes, dans l'enfance. Quand la *Vie au Grand Air* publiera, dans quelques années, les « Etapes de l'aéroplane », les engins de Santos, de Vuia, de Blériot ou de Kapferer nous sembleront aussi enfantin que nous apparaissent maintenant la voiture de Levassor ou la voiturette de Bollée. Mais ils auront montré le chemin. Ils auront eu, en outre cette répercussion sur la mécanique en général, qu'elles auront poussé les fabricants vers la recherche du moteur léger. L'automobile avait déjà donné un grand coup d'épaule. Le poids par cheval a singulièrement baissé depuis 1895, mais il serait resté stationnaire, les besoins de la voiture ne poussant pas vers cette légèreté à l'extrême, si l'aéronat et l'aéroplane n'étaient pas nés. Ce dernier surtout va ouvrir une voie nouvelle aux chercheurs.

Car il est certain que lorsque, suivant les traces de Levavasseur, on arrivera à diminuer le poids du moteur de 50 0/0, le vol plané ne sera plus une question de jours, mais d'heures. Et nombre d'autres industries en profiteront.

En ces temps troublés, où la menace de la grève générale est constamment suspendue sur nos têtes, il est certain qu'un moteur réduit comme poids et comme encombrement serait à même de rendre de nombreux services pour faire tourner une dynamo, produire la lumière ou la force, au besoin remplacer la main-d'œuvre humaine par la machine en actionnant le balai mécanique ou l'aspirateur destiné à suppléer avantageusement au valet de chambre mécontent, un tour ou une machine à coudre.

F.-A. Wheel.

A l'Ecole de Saint-Maixent, les élèves officiers pratiquent la bicyclette, dont ils peuvent être appelés à se servir en campagne.

LA RENTRÉE DU SOLEIL

Maintenant que les beaux jours vont revenir, nous allons pouvoir constater si l'entraînement d'hiver est néfaste aux coureurs. Les Poulain, les Darragon, les Guignard ont-ils eu tort de courir pendant tout l'hiver? Les Friol, les Walthour ont-ils été plus sages en s'abstenant? La réouverture de Buffalo n'a pu nous donner une preuve définitive.

Il est à espérer que ceux qui sont restés jusqu'à la fin fidèles au poste au Vélodrome d'Hiver pourront surmonter la défaillance physique qui les attend sur les pistes d'été.

Notre excellent confrère Sels leur rappelle qu'ils ont à refaire une étude de tactique pour établir la valeur de leur effort. Aux 333 mètres se substituent les 300 mètres de Buffalo et les 666 mètres des Princes, où les points de repère sont différents, où le sprint méthodique acquiert une autre signification.

Ceux qui sont habitués à démarrer au Vélodrome d'Hiver sont tout dépaysés. Au Vel' d'Hiv' la marque des 200 mètres est à la sortie du virage. A Buffalo, au contraire, elle se trouve dans le virage même. Quant au Parc des Princes, où la ligne droite de 160 mètres demande des qualités telles que les résultats sont rarement faussés. le calcul des multiplications selon le vent et les concurrents auxquels on est exposé entre en compte.

Evidemment les courses vont devenir plus régulières, mais avouez que nous étions bien heureux, cet hiver, d'avoir une piste qui, chaque dimanche, nous faisait applaudir un splendide programme.

Jacques Mortane.

Du 17 au 22 mars.

CYCLISME

Dimanche 17 mars.

Vélodrome d'hiver. — *Prix du Conseil Municipal* : 1. Poulain; 2. Rutt ; 3. Van den Born.

Une heure derrière motos : 1. Walthour (75 kil. 320) ; 2. Guignard, à 250 mètres ; 3. Butler, à 2 tours ; 4. Bruni, à 4 tours.

HIPPISME

Dimanche 17 mars.

Auteuil. — *Prix de l'Equinoxe* (steeple, 5 000 mètres) : 1. François, à M. André (Burgoyne) : 2. Ile d'Elbe ; 3. Volubilis. (8 partants.)

Grand Prix du Printemps (haies, 3.800 mètres.) : 1. Royal Visiteur, à Mme Procureur (Burgoyne) ; 2. Neuil ; 3. Moet II. (15 partants.)

Mardi 19 mars.

Maisons-Laffitte. — *Prix Callistrate* (2.100 mètres) : 1. Mortier, à M. Caillault (J. Reiff) ; 2. La Belle II ; 3. La Neuville. (4 partants.)

Jeudi 21 mars.

Auteuil. — *Prix Emilius* (steeple, 4.500 mètres) : 1. Granule, à M. Simon (P. Pantall) ; 2. Montjoie ; 3. Volubilis. (6 partants.)

ATHLÉTISME

Lundi 18 mars.

Championnats du monde de Boxe Française. — *Poids lourds :* Desprez ; *Moyens :* Toutard ; *Légers :* Genty ; *Extra-légers :* Guichard ; *Plumes :* Mazoir ; *Canne :* Amagat.

SAISIES D'ANTIDÉRAPANTS

Pour couper court à tout malentendu, annonçons que le célèbre antidérapant Continental *Rouge-Ferré* sans cuir, n'est nullement touché par les saisies de pneus pratiquées actuellement par le fabricant d'un pneu-cuir.

Ces saisies ont lieu à cause du cuir et, comme tout le monde le sait, la particularité et l'avantage du *Rouge-Ferré* est précisément que le cuir n'entre pas dans sa construction.

Profitons de l'occasion pour dire que l'Antidérapant Continental *Rouge-Ferré* peut être réchapé en antidérapant.

La nouvelle adresse de Continental est, dans son nouvel immeuble : 146 avenue Malakoff.

LES PETITS INVENTEURS

C'est à l'Alcazar d'été, aux Champs-Elysées, que s'ouvrira, le 6 avril, pour la troisième année, l'exposition des Petits Inventeurs, organisée par notre confrère l'*Auto*.

Cette exposition, patronnée par les principaux ministères et par nos grands industriels, promet d'être cette année particulièrement intéressante.

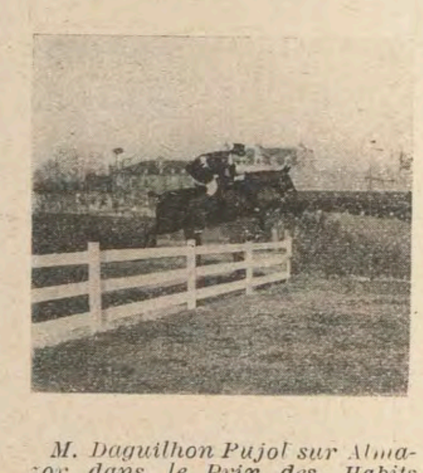
L'équipe première de l'U. S. de Saint-Ouen, champion de la 2e série de la F.C.A.F. gagna 17 matches sur 18, avec 60 buts contre 13.

LA NAGE HIVERNALE

Nous avons publié récemment un article à propos des épreuves hivernales des Rari Nantes en Italie. Nous avons reçu plusieurs lettres de nageurs italiens nous reprochant d'avoir critiqué ce sport et de l'avoir comparé notamment à la Course des six jours. « Je n'ai jamais compris l'utilité de la course des six jours, tandis que l'utilité de nager dans chaque saison au grand air ne peut pas être méconnue. Il s'agit là d'un puissant moyen de sauvetage utile au nageur et à son prochain. Il s'agit aussi d'un fort heureux moyen d'endurcissement (*l'abhartung* des gymnastes allemands, qui ont créé toute une série d'exercices *ad hoc* avec l'institution des *Lichtluft Sportplatz* où l'on s'exerce nu à toutes sortes de gymnastique au grand air dans n'importe quelle saison). Cet endurcissement donne à l'athlète qui s'y livre l'immunisation contre les rhumes et les maladies causées par le froid ou les changements de température. C'est, enfin, un précieux moyen d'éducation de la volonté, car il faut avoir une belle énergie pour ne pas hésiter devant ce plongeon glacé.

Telle est la réponse que nous a adressée M. Gins Racah, vice-président de la Société des Rari-Nantes de Milan, fondateur, avec M. G. Cantu, des courses de nage hivernale en janvier 1895. Nous enregistrons avec plaisir cette protestation et nous sommes convaincus que les excellentes raisons données par notre correspondant amèneront de nombreux adeptes à la cause de la natation hivernale.

J. M.



M. Daguilhon Pujol sur Almazor dans le Prix des Habits Rouges au Concours hippique de Pau, a remporté un grand succès.

JOCKEYS ET APPRENTIS

C'est demain le jour de Pâques ; mais cette fête est un peu en avance cette année, et, bien que la saison sportive soit près de battre son plein, nous ne sommes pas encore suffisamment renseignés pour pouvoir établir des prévisions sérieuses sur les cracks présumés que nous avons déja revus ou que nous devons encore attendre. Je réserve donc mes observations pour le moment où les épreuves plus sévères succéderont aux escarmouches actuelles.

Il nous a cependant été permis de faire déjà une remarque, c'est que Georges Stern, le jockey dont la forme fut si brillante pendant ces dernières années, paraît tout disposé à continuer dès le début de la saison. Il semble même vouloir établir en quelque sorte le record de l'endurance. Jugez-en plutôt : voici l'emploi de son temps pendant la semaine dernière : le dimanche, il courait en Belgique ; le lundi à Saint-Cloud, sur cinq montes il pilotait deux vainqueurs et deux placés ; le soir même il s'embarquait pour l'Angleterre et, le mardi, il gagnait le Lincolnshire handicap avec un cheval français Ob, appartenant à M. Maurice Ephrussi ; le mercredi, jour de répit, était employé par lui à quitter l'Angleterre et à traverser toute la France pour aller, le jeudi, courir à Pau, où il finit troisième dans la Poule d'essai, sur Bigorneau ; enfin, le vendredi, de retour dans nos parages, il montait à Maisons-Laffitte ; puis il repartait pour terminer sa semaine en Belgique.

Je suis sûr qu'un tel régime doit faire pousser des soupirs d'envie aux jeunes apprentis E. Rolfe et Morisson, qui, l'autre jour, au Tremblay, ont été mis à pied, le premier pour un mois et le second pour quinze jours. Ces deux malheureux, sur un faux départ, ont effectué toute la course ; et l'un d'eux, s'est même offert l'illusion d'une victoire facile. En les rappelant au sentiment de la réalité par une punition sévère, les commissaires nous ont prouvé une fois de plus combien ils ont à cœur d'assurer la régularité des épreuves, sauvegardant ainsi les intérêts du public.

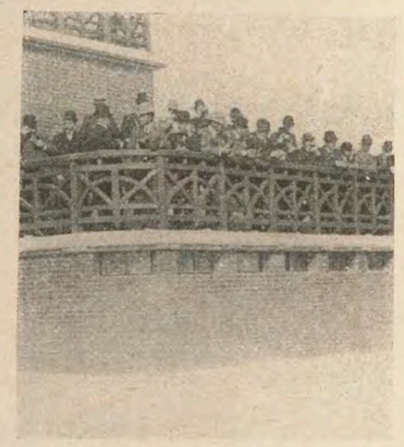
Caveant consules, comme disaient les Romains.

Bolard.

Guignard, après avoir connu les vitesses folles derrière motos, quitte le vélodrome avec son fils dans sa robuste automobile.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE EN SKIFF

Le Championnat du monde en skiff vient d'être remporté par l'Australien G. Towns, qui a triomphé du Canadien E. Dumas sur le Nepean River.



A l'ouverture de l'hippodrome du Tremblay, tous les entraîneurs s'étaient donné rendez-vous et leur tribune, dont nous donnons la photographie, n'a pas désempli.

LE CHAMPIONNAT DE BOXE ANGLAISE

Après les mornes séances de boxe française, nous avons assisté à de splendides réunions de boxe anglaise, auxquelles se pressait une foule considérable

La semaine dernière nous avons cru bon de protester contre la façon de disputer les championnats de boxe française, mais aujourd'hui nous n'avons pas assez de louanges à adresser aux organisateurs du tournoi de boxe anglaise qui sera terminé lorsque paraîtront ces lignes, et qui a remporté un succès inaccoutumé.

Cette année la foule des concurrents inscrits a dépassé toute espérance. Et la quantité n'excluait pas la qualité. De nombreux inconnus ont conquis leurs galons de pugilistes, et ceux qui sortiront vainqueurs des diverses catégories ne seront pas, n'en doutez point, d'une classe fort inférieure à celle de leurs collègues anglais. Une belle réunion serait justement celle au cours de laquelle les champions de France seraient opposés aux champions d'Angleterre.

Quel Mécène prendra semblable initiative ? Voilà une épreuve qui mériterait de devenir annuelle, disputée une année en France, et l'année suivante en Angleterre. De cette manière seulement, nos hommes acquerront la maëstria de nos voisins d'outre-Manche. Espérons que cette idée se réalisera. Je prédis un beau succès à ceux qui s'en occuperont. Regardez nos progrès en rugby, regardez nos progrès en cross-country. A quoi les devons-nous, sinon aux rencontres internationales ? Jadis en cyclisme, les Anglais nous étaient supérieurs et si nous étions toujours restés en France à nous mesurer les uns avec les autres, nous n'aurions jamais possédé des champions incontestés.

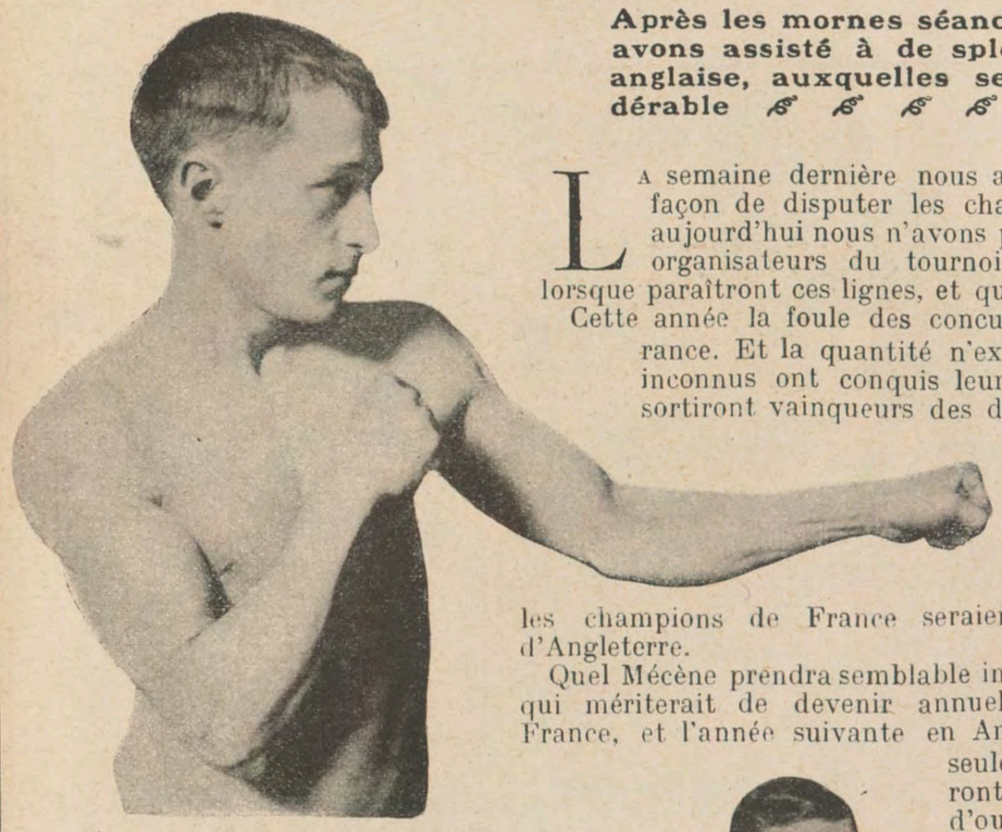
Il ne faut pas craindre de nous faire vaincre. C'est là un respect humain stupide. Avant tout, il faut que nous apprenions à combattre, et nous ne le saurons qu'après nous être rencontrés avec des hommes d'une valeur supérieure à la nôtre. Ne nous imaginons pas être des lions parce que nous triomphons aisément d'hommes inférieurs. Cherchons seulement à matcher le plus souvent possible avec les Anglais, et c'est alors que nous pourrons dire que nous sommes des boxeurs, de véritables boxeurs. L'élan est maintenant donné à ce meveilleux sport, ne rétrogradons pas, au contraire, prenons de l'avance. Ecoutons les conseils que Pat O' Keeffe nous donnait la semaine dernière. Il nous reconnaissait toutes les qualités nécessaires aux bons boxeurs. Il s'agit de ne point nous endormir.

Souhaitons que les excellents pugilistes que nous venons d'applaudir aux championnats prennent la résolution d'égaler les Anglais, et qu'ils emploient tous les moyens possibles pour y parvenir.

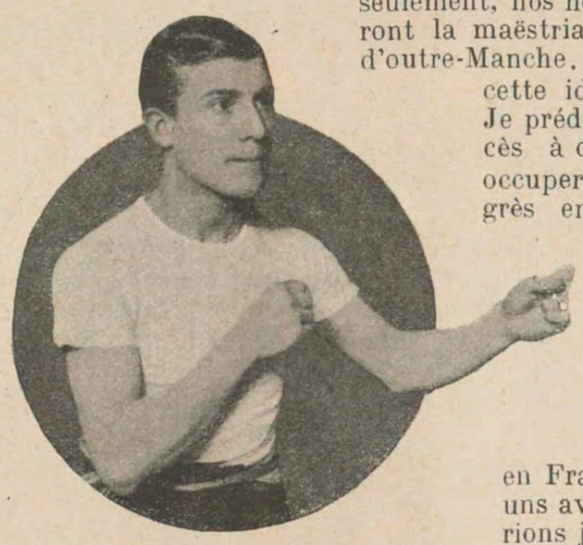
Car, parmi les concurrents inscrits, nous avons remarqué de nombreux combattants de valeur, auxquels il ne manque qu'un peu d'habitude. Aux salles Chabrier, Mainguet, Castérès, Bayle, Mille, Quillier, s'est joint un nouveau club qui a fourni d'excellents boxeurs. Il s'agit du Boxing-Club du quartier Latin ; son professeur, Doen, a donné à ses élèves toutes les qualités qui faisaient de lui un si redoutable athlète. Je ne citerai que quelques concurrents de cette salle, ceux qui ont produit le plus d'impression : Aspa qui a réussi l'un des plus beaux knock-out auxquels nous ayons assisté : au bout de quatre secondes, il a étendu à terre son adversaire Manzone, par un magnifique direct à la mâchoire. Brochat, un superbe petit athlète d'une combativité et d'une adresse telles qu'il a enthousiasmé les spectateurs. Rocher, Bouvier, Gilbert, qui, après avoir knock-outé en quelques secondes ses premiers adversaires, a été forcé de baisser pavillon devant De Nève, l'ex-Stéphane, Brandt, Tho, Khombi, Freynac, tous hommes de valeur, énergiques et courageux.

Je crois inutile de parler une fois de plus des Lovel Graham, des Toutard, des de Nève, des Ducasse, des Mazoire. Ils nous firent assister à de splendides rencontres. Parmi les nouveaux, il convient de citer Fischer, dans les poids légers. C'est une de nos futures étoiles, Letondal, un combattant doué d'une énergie à toute épreuve, Julliand, Chaix, Nastor, Clément. etc.

J. Mortane.



De Nève (Stéphane).
(62 kil.), élève de Chabrier. De Nève, qui tirait, jusqu'ici, sous le nom de Stéphane, s'est rendu fameux par sa rivalité avec Jordan.



Ducasse.
Poids extra-léger (54 kil. 400) élève de Chabrier, champion de 1906.

Toutard.
(70 kil. 300), élève de Castérès. Toutard, qui a remporté un si vif succès en boxe française, est excellent aussi en boxe anglaise.

Lovel Graham.
Lovel Graham (80 kil.), élève de Bayle, champion poids lourd de 1906, est certainement le meilleur boxeur qui soit en France.

LES MATCHES OXFORD-CAMBRIDGE

Outre l'arrivée du match d'aviron Oxford-Cambridge, nous publions des photographies représentant quelques-unes des épreuves athlétiques disputées par les deux universités anglaises.

Le match à huit rameurs entre les deux grandes universités d'Oxford et de Cambridge n'est pas la seule rencontre qui mette aux prises les élèves de ces aristocratiques centres d'études. La semaine suivante, Cantabs et Oxonians se disputaient d'autres trophées athlétiques. Et nous devons avouer que si Cambridge disposa facilement d'Oxford de Mortlake à Putney, par contre Oxford prit une brillante revanche, le 22 mars, en course à pied. On s'étonnera peut-être que semblable critérium se donne aussi tôt dans la saison, mais en Angleterre, dans les Universités tout au moins, les épreuves athlétiques sont peu pratiquées en été.

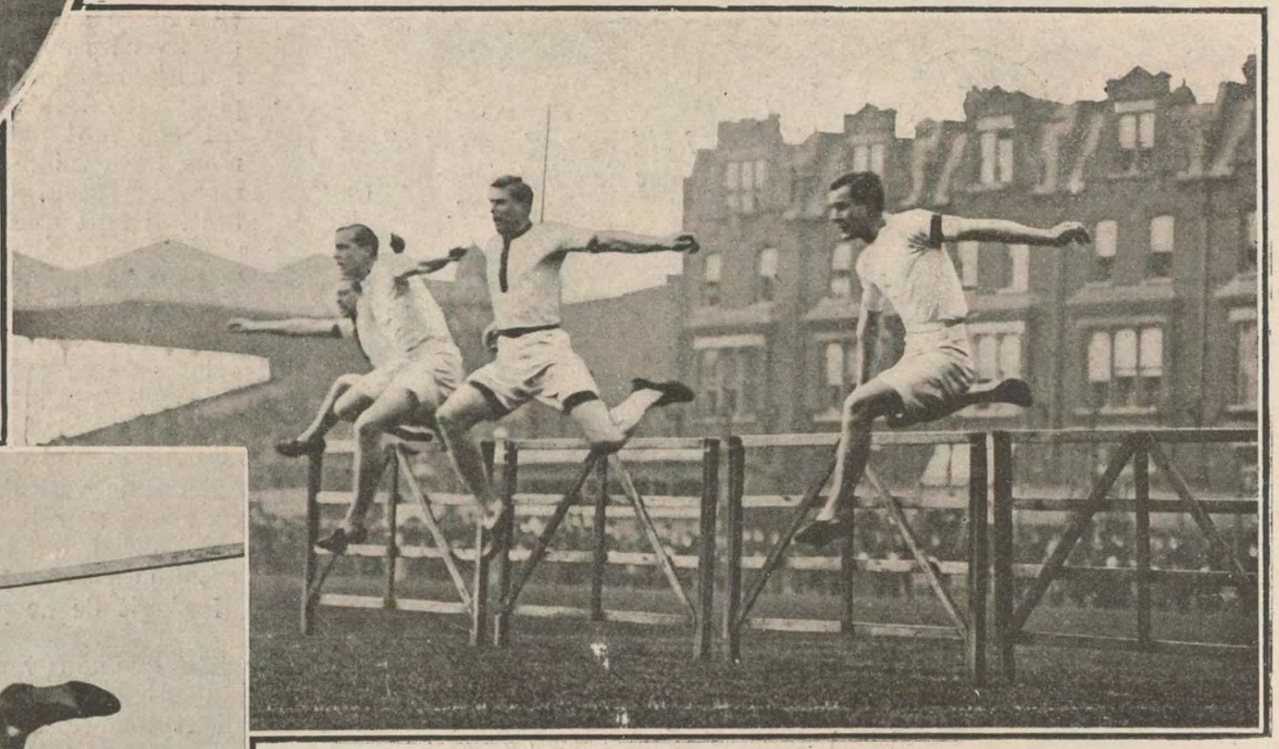
L'arrivée du demi-mille.

Après un long coude-à-coude, Darling, d'Oxford, triomphe de Dougall, de Cambridge, en 2 minutes.

Aussi à cette époque-ci de l'année, tous les concurrents sont-ils au mieux de leur forme, après avoir suivi un entraînement raisonné sous les ordres de managers expérimentés. Les équipes sont préparées de longue date et travaillent très sérieusement. Les études intellectuelles n'en souffrent nullement, au contraire, quoi que puissent prétendre les esprits arriérés et de plus en plus rares, heureusement, qui ne conçoivent pas que le travail des muscles soit un précieux

Le saut en longueur.

P. Young, d'Oxford, triomphe dans le saut en longueur, avec 7 m. 27, battant Evans, d'Oxford (6 m. 42).



Le 120 yards haies.

K. Powell, de Cambridge, remporte le 120 yards haies en 15 s. 3/5, battant le record inter-universités. Dans les dernières foulées, il s'assure le meilleur par une poitrine, sur Hussey, d'Oxford.

Le saut en hauteur.

Renouvelant son succès du saut en longueur, P. Young est ... du saut en hauteur, en franchissant 1 m. 72.

stimulant pour le travail de l'esprit. C'est au Queen's Club que se sont disputées les épreuves de l'Inter-Varsity Athletic Sports. Oxford a remporté huit victoires sur dix, Cambridge une seulement. Les 100 yards ont donné lieu à un dead-heat proclamé après une longue discussion des juges.

Quelques performances remarquables ont été accomplies. Deux records inter-universités ont été battus, l'un par K. Powell dans le 120 yards haies, parcourus en 15 s. 3/5, l'autre par Stevens, qui a réussi à lancer le marteau à 44 m. 33. Dans les exercices de sauts, P. M. Young a été fort acclamé : il a triomphé dans le saut en longueur, avec 7 m. 27, contre 6 m. 42 à Evans, second, et dans le saut en hauteur il a passé la barre à 1 m. 72, battant Doorly avec 1 m. 68.

Cette énumération montre que les performances de nos voisins sont très brillantes. Et c'est avec un certain regret que nous le constatons, alors que nos scolaires sont si loin de réaliser le type d'aussi parfaits athlètes.

J. M.

LE CROSS INTERNATIONAL DE GLASGOW

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Bouin

L'excellent coureur marseillais, après avoir conservé longtemps la 8e place, s'est finalement classé 13e.

Le départ.

C'est à 4 heures seulement que le départ a été donné par M. J. Moor aux 40 concurrents. La piste, qui mesurait 9 milles et demi, comportait un mille de terres labourées et 5 milles de prairies au sol dur.

Ragueneau.

Le champion français s'est classé 11e après une très jolie course. Il s'est trouvé mal à l'aise, sur un terrain très inaccoutumé.

Le gagnant Underwood, à l'arrivée.

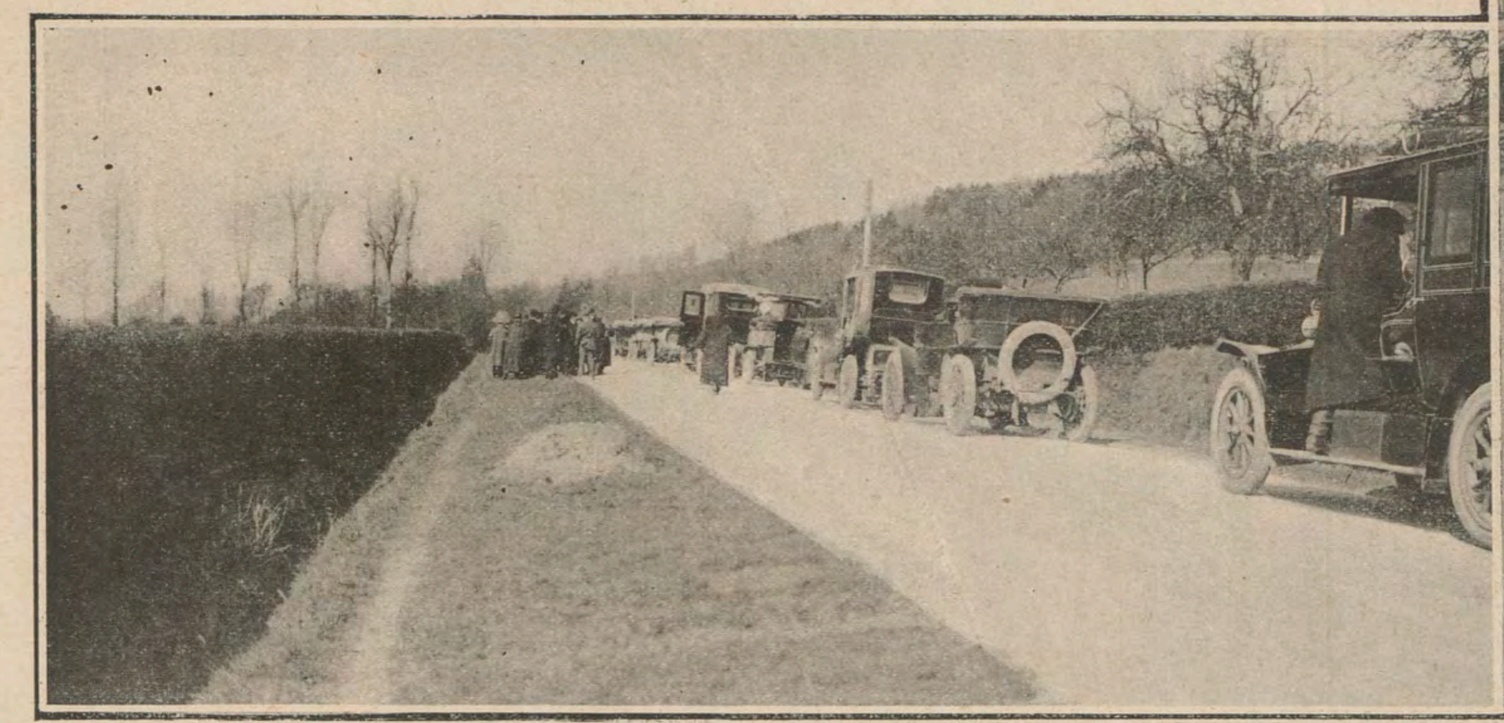
Après une lutte passionnante, Underwood, des Birchsfield Harriers, troisième du Cross National anglais, a terminé premier en 54 m. 26 s. 2/5. Il s'est contenté de suivre le train d'Underwood et de Pearce qu'il est venu régler dans les dernières foulées.

Pearce et Welding, dans les terres labourées.

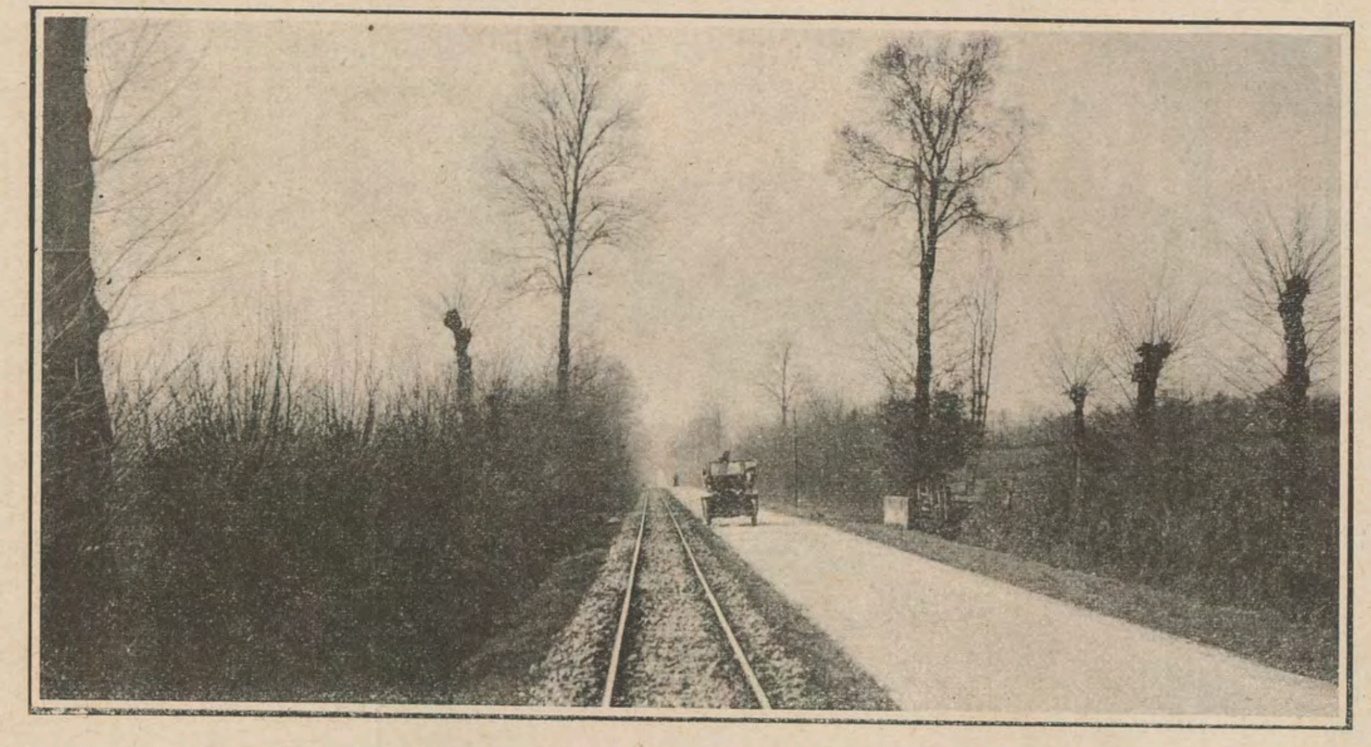
Pearce, des Highgate Harriers, le champion anglais, s'est fait battre de peu par Underwood, tandis que Welding, qui avait mené pendant presque tout le parcours prenait la troisième place.

Le Cross international disputé samedi dernier à Glasgow a été, comme on s'y attendait, facilement gagné par l'Angleterre. L'Ecosse s'est classée seconde et la France troisième, dead heat avec l'Irlande, devant le Pays de Galles cinquième. La forme éphémère de Keyser, son apparente supériorité, dues surtout à une indisposition de Ragueneau et au faux train mené pendant le National, n'ont pu tenir dans une course sévère. Il n'a pu mieux faire que de terminer 21e à dix places derrière le crack de Montrouge.

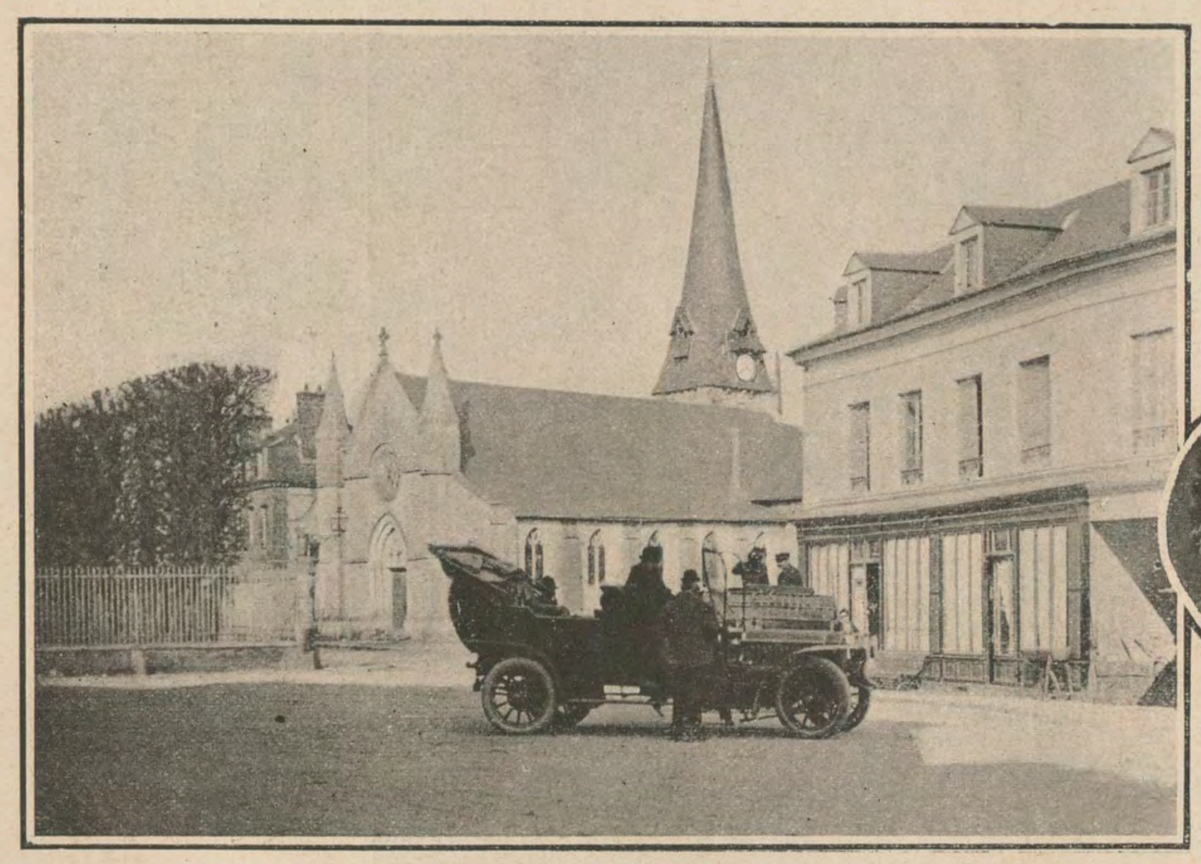
LE CIRCUIT



On discute sur l'emplacement des tribunes.
Seront-elles devant le château d'Ouilly-le-Vicomte ou sur le champ de courses de Pont-l'Evêque?



Une route à élargir.
Entre Pont-Enault et Cormeilles, la voie du chemin de fer départemental empiète sur la route, qui devra être élargie.



Devant l'église de Lieurey.
Un virage sur une large place permet d'aborder sans encombre la belle route de Bernay.

Dans la cou
Devant le buffet, normand, cela va sans dire, Commis

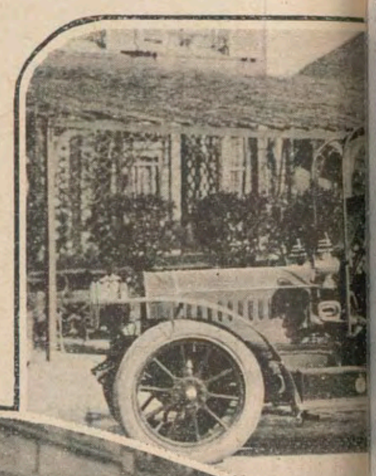
Dimanche dernier, les membres de la Co environs de Lisieux, pour la Coupe de l

Le Circuit de Trouville offre ceci de particulier qu'il passe pas par Trouville, pas plus que le Circuit Dieppe ne passe par Dieppe. Il en passe même ass loin, puisque le point le plus rapproché, Pont-l'Ev que, est à 17 kilomètres de la grande plage mondaine.

Mais 17 kilomètres de route plate, qu'est-ce que c'est po nos voitures d'aujourd'hui? — un quart d'heure — à pein D'ailleurs, quand elles se présenteront au Circuit de vites les voitures de la Coupe de la Presse arriveront de Trouvil puisque là est le point terminus de la quatrième des étap d'endurance, chacune de 400 kilomètres, que devront accomp les concurrents avant de se livrer à une lutte de vitesse sur Circuit normand.

Dimanche dernier, les membres de la Commission d Concours qui a assumé l'organisation de cette épreuve, rése vée aux voitures de grand tourisme se sont rendus sur pla pour étudier le parcours. Il y avait là le marquis de Dion, pré dent; MM. Gustave Rives, vice-président; Georges Richard, Emile Mors, Martin du Gard, Bouton, Famechon, Longuemare, Desson et d'autres, qu'un respectable escadron de rapides autos emmena sur le Circuit, en compagnie de M. Hélitas, l'aimable et sportif sous-préfet de Lisieux.

L'accueil des populations fut enthousiaste et la route fut trouvée



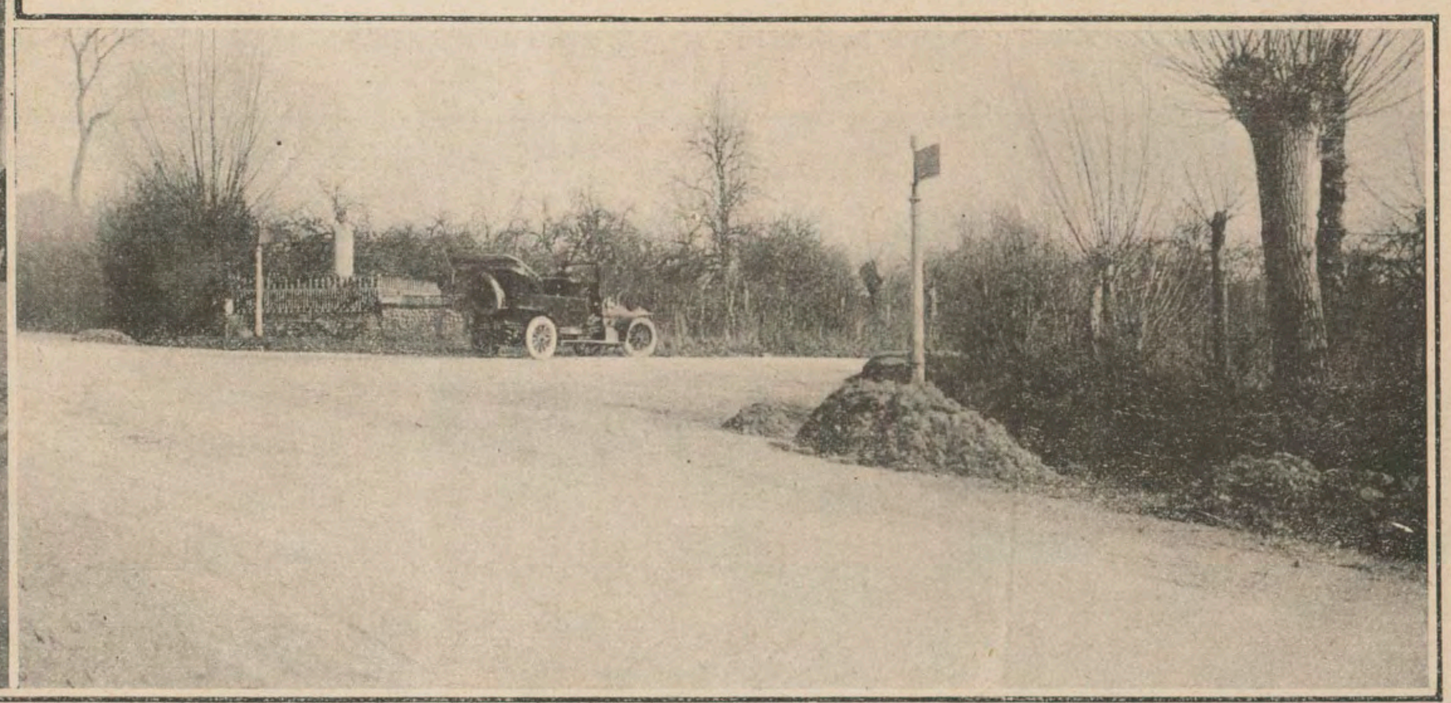
Au virage de Pont-l'Évêque.
MM. Desson, Georges Richard, Famechon, Longuemare, Du Bousquet attendent le retour du marquis de Dion.

L
Double phaéton 24 chx Grand Air *par le*

DE TROUVILLE

(Photographies de notre envoyé spécial).

a gare, à Lisieux.
e douzaine d'automobiles attendent les membres de la des Concours.



Devant le buste de Vauquelin.
A la colonne Vauquelin, la route tourne à droite, pour se diriger vers Cormeilles.

ssion des Concours ont étudié le Circuit proposé, aux resse

excellente, à part quelques kilomètres que longe la voie d'un chemin de fer départemental et qui rappellent le Circuit de Dieppe entre Envermeu et Londinières, et une maison un peu trop débordante à Manneville-la-Pipart. La maison sera rasée et le gazon du bas-côté aussi et tout ira pour le mieux.

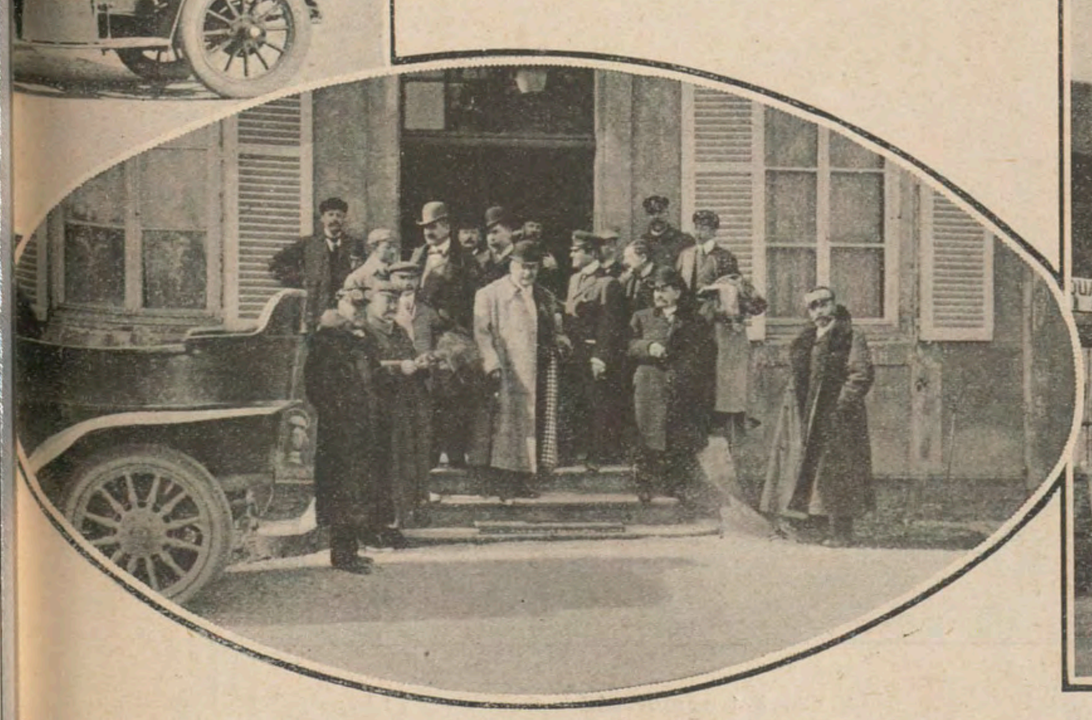
Il ne faut pas se dissimuler qu'il fallait un circuit vite. Ces moteurs de 19 litres aux 100 kilomètres feront facilement 50 chevaux, et malgré le poids minimum exigé de 1.650 kilos, elles atteindront le 80 de moyenne, c'est-à-dire du bon 100 à 105 en palier, et il y en a. C'est l'avis d'un maître en la matière, M. Bouton, qui voit, pour cette épreuve, des voitures très multipliées, de façon à diminuer le nombre des cylindrées. Il n'y a pas, d'ailleurs, de côte dure, quoiqu'une partie du profil soit assez accidentée.

En sorte qu'on pourra voir, cette année, le spectacle paradoxal de voitures de 15, de 19 et de 30 litres dont les moyennes de course ne seront pas éloignées les unes des autres.

Le Circuit présente un développement de 78 kilomètres. L'emplacement des tribunes n'est pas encore fixé. On hésite entre le château d'Ouilly-le-Vicomte, à la sortie de Lisieux, d'où l'on jouirait d'un panorama splendide sur la vallée de la Toucques, et le champ de courses de Pont-l'Evêque dont l'accès est plus facile.

F. A. Wheel.

La grande place de Cormeilles.
Sur cette vaste place, M. Royer, maire de Cormeilles, et ses administrés firent un aimable accueil aux chauffeurs.



iture de la V. G. A.
aimablement à la disposition de la Vie au *is de Dion et conduite par M. Boutin.*

A la sous-préfecture.
Après le déjeuner offert par le sous-préfet de Lisieux, les membres de la Commission se font photographier.

Le virage des Quatre Routes.
Le Circuit abandonne la route de Bernay, pour reprendre la route nationale de Paris à Cherbourg, jusqu'à Lisieux.

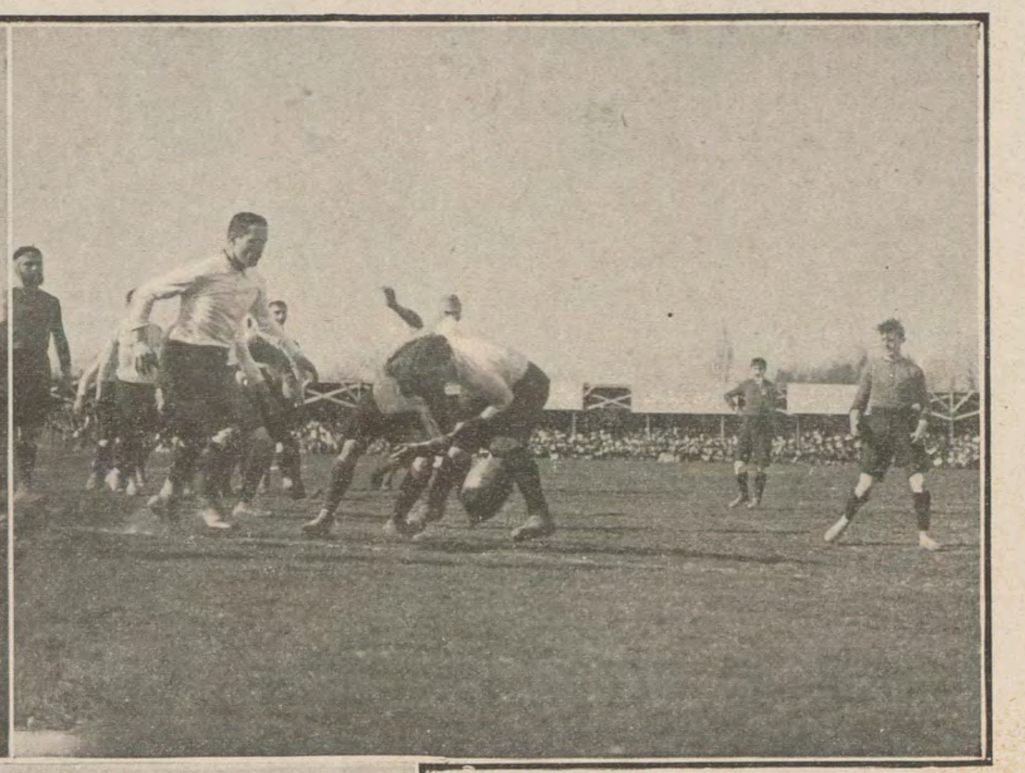
(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY

Comment Bordeaux gagna la finale ✠ Une partie scientifique ✠ Enthousiasme et courtoisie ✠ ✠ ✠

Un plaquage.

Au moment où l'un des trois-quarts bordelais vient de recevoir le ballon, il est plaqué magistralement.



Un joueur plutôt marqué.

A peine avait-il le ballon en main que quatre Bordelais se précipitent sur lui, l'obligeant à le lâcher.

Du monde, beaucoup de monde, une foule considérable, bruyante, remuante, pittoresque: un soleil radieux — un peu trop radieux même, au gré des joueurs, une mise en scène réglée comme un ballet; ce fut une partie majestueuse que cette finale du Championnat de France, disputée à Bordeaux.

La question de supériorité entre Parisiens et Bordelais est pendante depuis quatre ans, depuis que les joueurs girondins s'avisèrent de venir battre chez eux les champions de Paris.

Il faut dire, que depuis ce jour, les premiers avaient vu chaque saison le débat se terminer en leur faveur. Mais les Parisiens avaient quelques raisons de demeurer sceptiques. Cette fois, ils n'ont pas eu l'occasion de l'être. Ce fut dimanche une partie aussi nettement gagnée que loyalement acceptée.

Nous avons vu, sur ce terrain ensoleillé du Bouscat, quelques minutes de jeu émouvant, les Bordelais marquant un essai et les Parisiens égalisant les points. Et il y eut à ce moment la lutte de deux tactiques. Cette phrase paraît ne pas signifier grand'chose. Elle a cependant un sens qu'on n'eût pu légitimement lui attribuer il y a cinq ans. A cette époque, les meilleures équipes avaient de constantes habitudes de jeu qui leur tenaient lieu de méthode. Elles étaient incapables d'en changer et de gagner la partie par l'application raisonnée d'une offensive choisie à propos.

Nous avons changé un peu tout cela et si nos équipes n'obéissent pas encore suffisamment à leurs capitaines, du moins sont-elles capables de mettre en œuvre collectivement certains procédés d'attaque de préférence à d'autres, et cela au cours même de la partie.

FERNAND BIDAULT.

Une mêlée.

Les Bordelais, beaucoup plus robustes, avaient toujours l'avantage dans les mêlées.

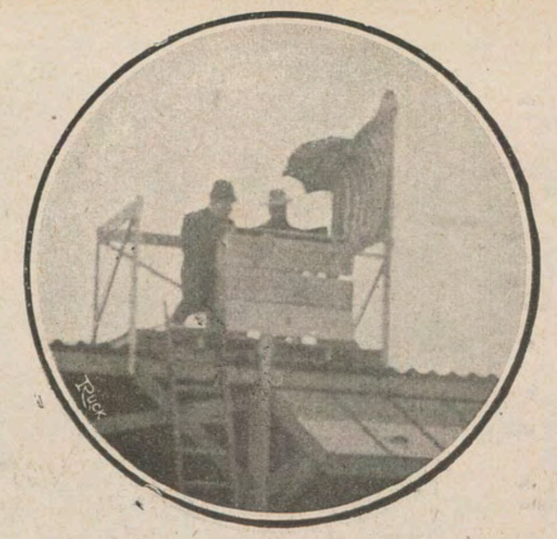
Un essai.

Allan Muhr, l'arbitre, suit avec attention le coup de pied de Communeau. L'essai sera-t-il transformé? Hélas! non!

Un essai transformé.

Voilà un mouvement que les stadistes ont plusieurs fois admiré pendant le cours d'une partie triomphale pour les Bordelais.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY



LÉGENDE

Les **mêlées** sont indiquées par ○ — Les **sorties en touche** par X — Les **arrêts de volée** de Paris par ⌒, de Bordeaux par ⌒ — Les **coups francs** accordés à Paris par ◇, accordés à Bordeaux par ◇ — Les **essais** par ★ — Les **essais transformés en but** par ★ — Les **buts sur coup franc** par △ — Les **buts sur arrêt de volée** par ◠ — Le **drop-goal** par □ — L'**essai sauvé** par Ⓢ

Coups d'envoi aux deux mi-temps et de renvoi aux 22 mètres : ●

Le diagramme que nous reproduisons ci-dessous marque d'une façon saisissante la marche du ballon à travers les deux camps. Ce schéma chronométré, qui permet de se faire une idée vivante de la partie, est dû à notre confrère Maurice Martin, de la *Petite Gironde*, qui l'a dressé sur le terrain même, du haut du perchoir placé sur le toit des tribunes, où on l'aperçoit dans la photographie ci-contre, en compagnie de notre collaborateur Fernand Bidault.

PREMIÈRE MI-TEMPS

BUTS BORDELAIS

DEUXIÈME MI-TEMPS

BUTS PARISIENS

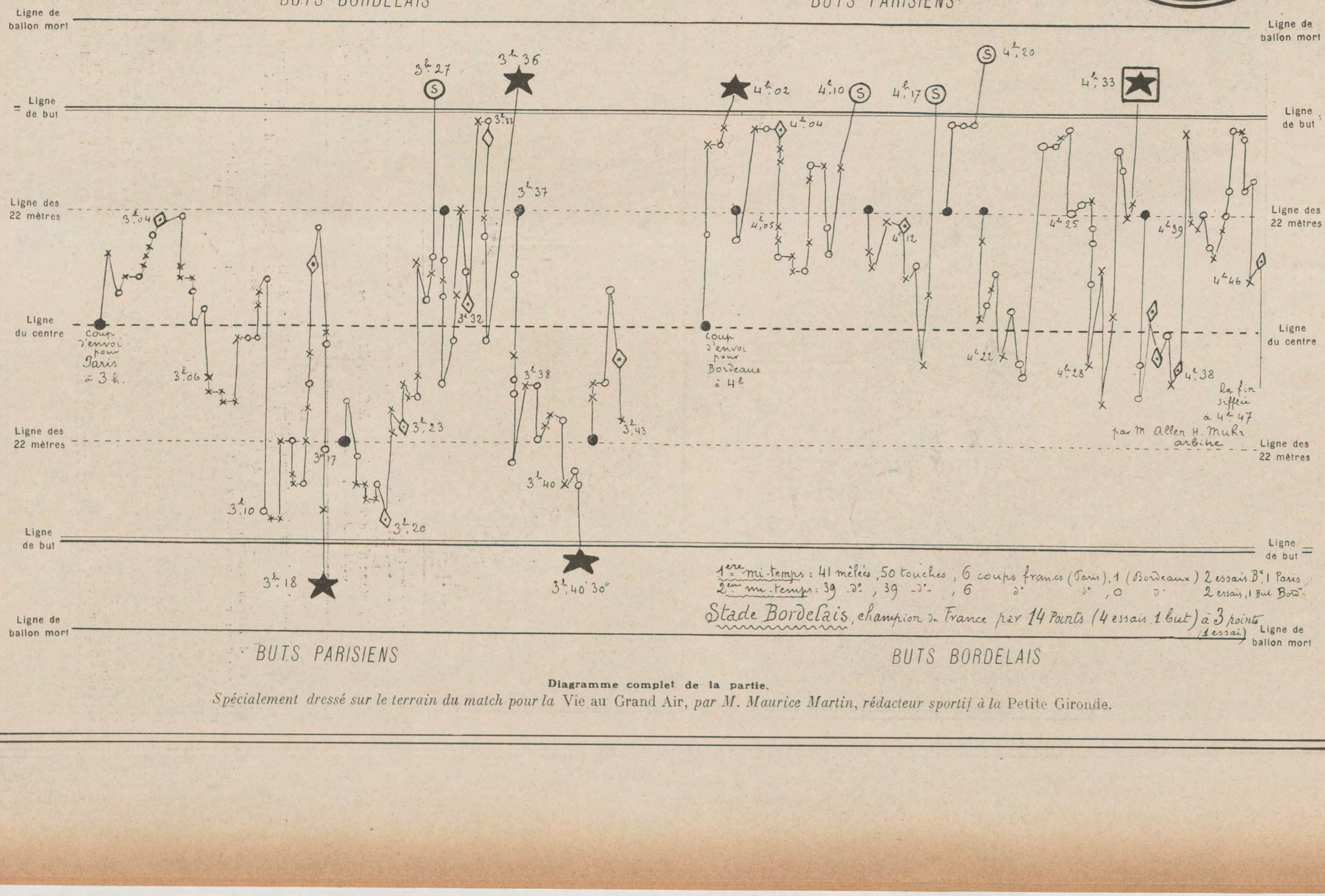


Diagramme complet de la partie.

Spécialement dressé sur le terrain du match pour la Vie au Grand Air, *par M. Maurice Martin, rédacteur sportif à la* Petite Gironde.

L'INAUGURATION DU STADE DU " MATIN "

L'arrivée du général Picquart.
Le ministre de la Guerre avait tenu à présider la séance d'inauguration du splendide terrain du Matin.

La barrière de 2 mètres dans le cross.
Le Cross-Country comporte de nombreux obstacles qui donnent un vif intérêt à ce parcours, tracé sur le modèle des cross anglais.

Dimanche dernier, sur l'ancien hippodrome de Colombes, notre confrère ***Le Matin*** inaugurait le stade qu'il a fait aménager pour les sports athlétiques. Une foule considérable s'y pressait, qui a admiré ce splendide terrain et applaudi les épreuves sportives présidees par le ministre de la Guerre.

Le saut de la rivière.
G. Filiâtre, qui saute en tête, a triomphé dans le Cross, à 10 mètres devant Doublet, second.

La finale du Championnat de Rugby militaire.
L'équipe de l'Ecole de Joinville a facilement triomphé de celle du 27e d'infanterie, par 39 points (9 essais, 4 buts, 1 drop-goal), à 0.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous rappelons à nos abonnés que, désireux de leur être agréable et de leur faire connaître notre salle de théâtre, nous organisons pour eux une série de fêtes, dont la première sera donnée en matinée, le mardi 9 avril.

Pour ce premier concert, les deux cent cinquante premiers abonnés qui se présenteront dans nos bureaux avec leur dernier reçu d'abonnement, recevront chacun un coupon de deux places.

Une fois ces deux cent cinquante abonnés servis, les deux cent cinquante qui se présenteront ensuite à notre caisse recevront deux places pour le second concert qui sera donné le 23 avril, et ainsi de suite.

Chaque abonné, dans le courant de l'année, n'aura droit qu'à un seul coupon de deux places, car notre désir est de pouvoir faire profiter tous nos abonnés successivement de ces invitations.

Ainsi que nous l'avons dit, les dates des fêtes offertes à nos abonnés sont ainsi fixées :

Matinées : Les mardis 9 et 23 avril, 7 et 21 mai, 4 et 18 juin.
Soirées : Les mercredis 24 avril, 22 mai et 19 juin.

***

Nos séances de cinématographe ont commencé dimanche dernier, dans notre Salle des Fêtes. Elles se continueront tous les dimanches, jeudis et jours de fêtes, dans l'après-midi.

***

L'abondance des événements sportifs de dimanche dernier, nous a contraint de supprimer, pour cette semaine, notre hors-texte. Nous en publierons un dans notre prochain numéro.

***

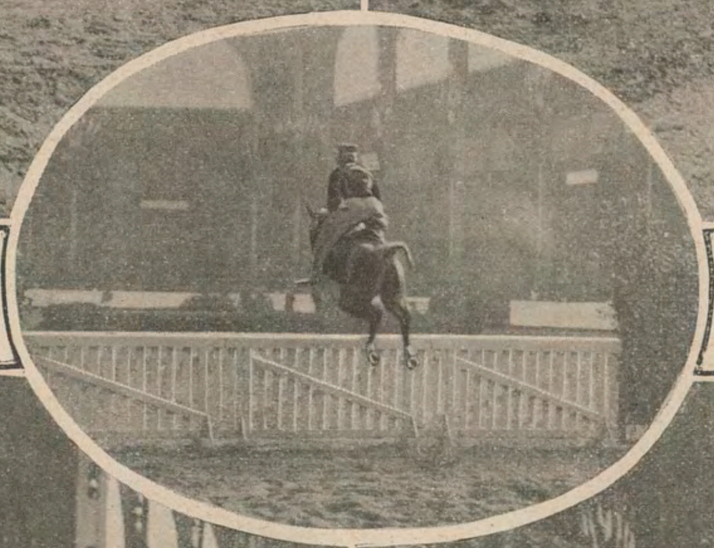
A ce propos, nous nous permettons de faire remarquer que la *Vie au Grand Air* était représentée à tous les événements sportifs de la semaine et que, sans parler des réunions de la région de Paris, tandis que l'un de nos photographes assistait au Cross International de Glasgow, un autre se rendait à Bordeaux, au match final du championnat de rugby, et un troisième accompagnait la commission des concours de l'Automobile Club de France sur la route de la Coupe de la Presse, toujours en compagnie de nos rédacteurs spéciaux. La *Vie au Grand Air*, plus encore que les années précédentes, ne négligera rien pour que ses lecteurs soient toujours tenus au courant, et sans retard, de toute l'actualité.

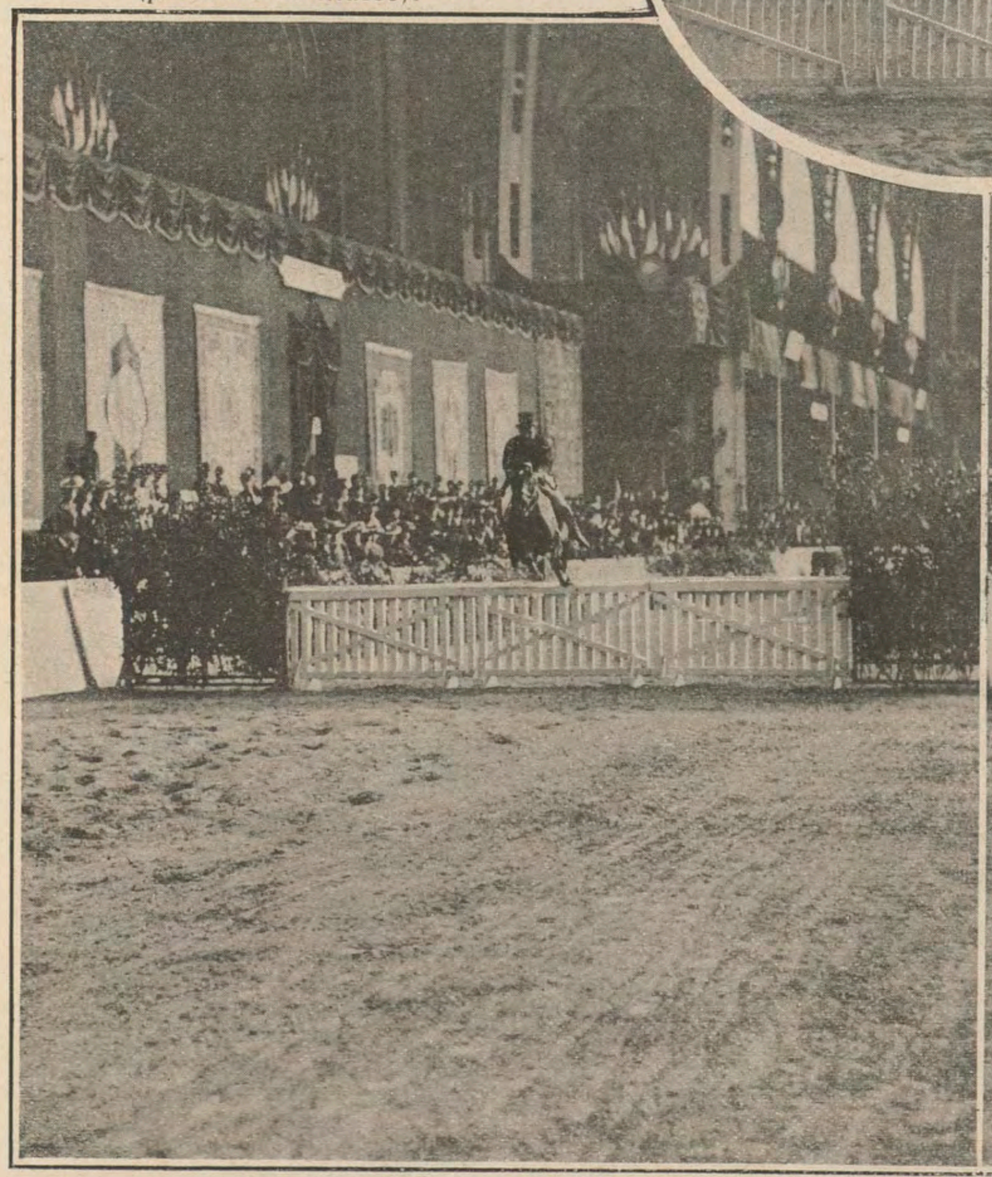
PIERRE LAFITTE et CIE.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Le Prix Juigné.
Silvio, monté par son propriétaire, M. Louis Bourbon, 4e du Prix Juigné (parcours de chasse).

Le Prix des Habits Rouges.
Bravo, à M. d'Hausen, monté par M. Clouet des Pesruches, 1er du Prix des Habits Rouges.





Buffalo.
Buffalo, à MM. Maillard et Denian, monté par M. Maillard, dans le Prix Juigné, réservé aux gentlemen.

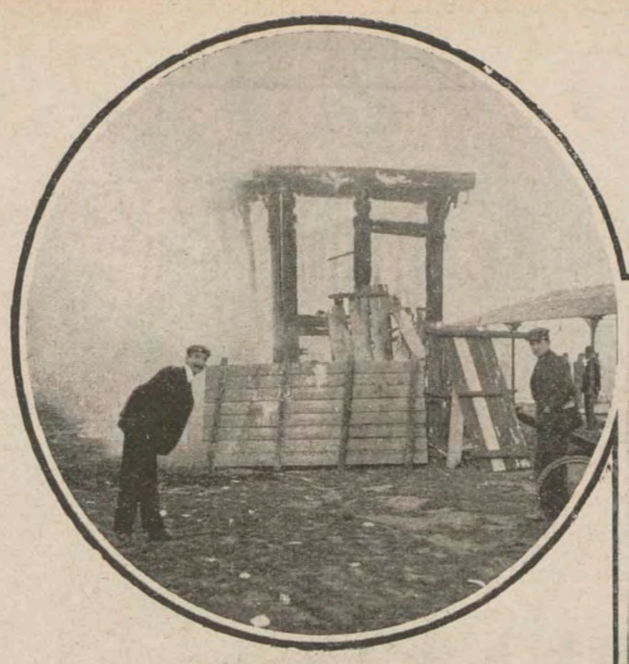
Sammy Sneeze.
Sammy Sneeze, monté par M. Mosselmann du Chenoy, 5e du Prix des Habits Rouges.

Runroë.
Runroë, monté par son propriétaire, M. Henry Leclerc, a remporté un flot de rubans, dans le Prix des Habits Rouges.

Le 21 mars, ont commence, au Grand Palais, les grandes réunions du Concours Hippique. Cette solennité se terminera le 12 avril. Les engagements, plus nombreux que les années précédentes, comptent de nombreux concurrents étrangers, qui donnent encore plus d'intérêt à cette manifestation sportive et mondaine.

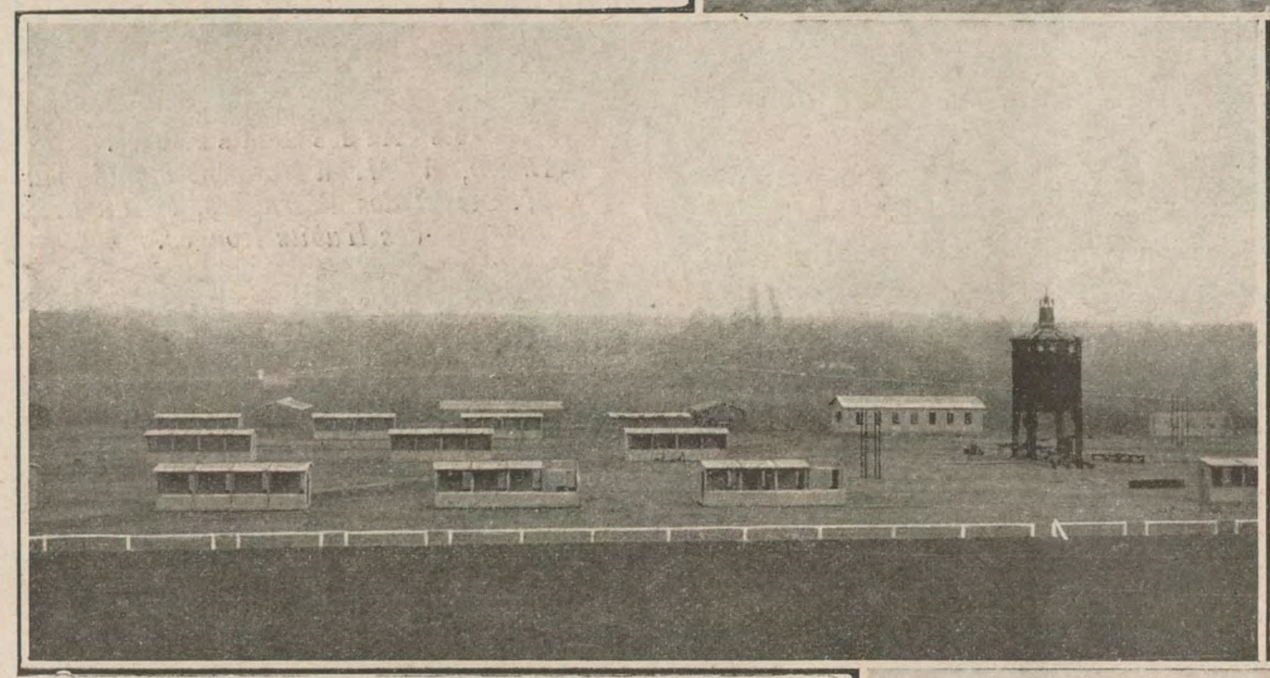
La Réouverture de Longchamp

C'est après-demain que l'hippodrome de Longchamp effectuera sa réouverture. Tout est remis à neuf ; le champ de courses préféré a revêtu ses plus gracieux atours, pour cette solennité impatiemment attendue.



L'Incendie de la lanterne.
Le dernier jour de la lanterne de Longchamp.

Les baraques du mutuel.
Tout a été remis à neuf. Les peintres donnent le dernier coup de pinceau aux baraques du pari mutuel, plus commodes et plus coquettes que les anciennes.



Le pan rama de la pelouse.
La pelouse, vue du haut des tribunes, présente absolument l'aspect de baraquements militaires.

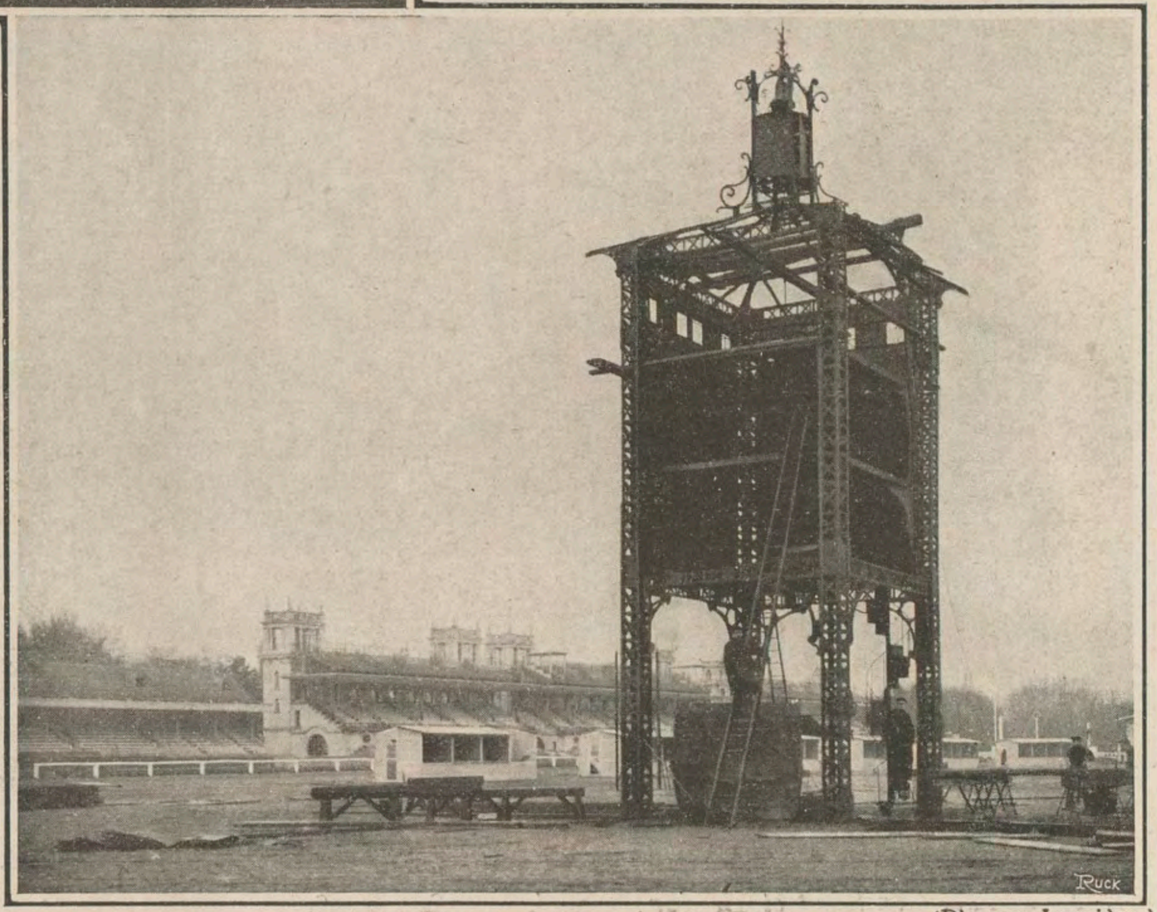
QUAND ces lignes paraîtront, nous serons à la veille de la réouverture de Longchamp. Bien que la campagne du sport légitime prenne date officiellement à partir du 15 mars, c'est, en fait, après la première réunion du bois de Boulogne seulement, que la saison des courses plates est ouverte. Jusque-là, ce ne sont, à proprement parler, que des levers de rideau ou des répétitions générales à guichets ouverts de la grande première, si impatiemment attendue par les sportsmen. Quelques modifications techniques relatives aux distances, aux surcharges des chevaux âgés et aux pénalisations de certains vainqueurs, ont été apportées au programme de cette journée, sans en modifier toutefois la physionomie générale. Cette année, un intérêt nouveau, celui du souvenir, ne manquera pas de s'imposer à la foule : il importerait qu'elle y puisât un sérieux et durable enseignement.

Les portes qui s'ouvriront devant elle sont restées closes depuis le 14 octobre dernier. Elles s'étaient fermées, ce jour-là, sur une émeute injustifiable, dont il est inutile de rappeler les détails incohérents et indignes.

Puisse, à l'évocation discrète mais significative des constructions neuves qui s'élèvent à présent sur les ruines des baraques brûlées et saccagées, une notion plus exacte des devoirs et des droits qui président aux rapports de tous les intéressés du turf, remplacer enfin, dans l'esprit du public, les préjugés antisportifs et les défiances malsaines. Il ne paraît pas inutile, à cette occasion, de rendre un nouvel et légitime hommage à la fermeté des commissaires qui, chargés d'appliquer un règlement indispensable au fonctionnement de l'institution des courses, n'ont pas hésité à remplir leur mission, si difficile qu'elle fût alors, sans se soucier, comme c'était leur devoir, des circonstances et de leur apparente nécessité. Les conséquences de cette fermeté eussent-elles même été pires, ne pourraient être comparées à celles que leur faiblesse, ou seulement leur hésitation n'aurait pas manqué d'avoir dans un avenir prochain.

Ce sera le vingt-quatrième anniversaire des débuts de Richard Figès comme starter au bois de Boulogne : c'est en effet le dimanche 30 mars 1884 qu'il donna, pour la première fois, le départ aux concurrents de la Bourse, que remporta Ali-Bey : du Prix de Guiche, que gagna Little Duck, qui débutait, et du Prix du Cadran, où, en l'absence regrettable de Frontin et de Farfadet, triompha Regain, devant Satory, Garrick, Darwin et Soukaras. Cet anniversaire, les nouveaux aménagements apportés au plus coquet de nos hippodromes font de la réunion d'après-demain une sensationnelle première.

R. DE V.

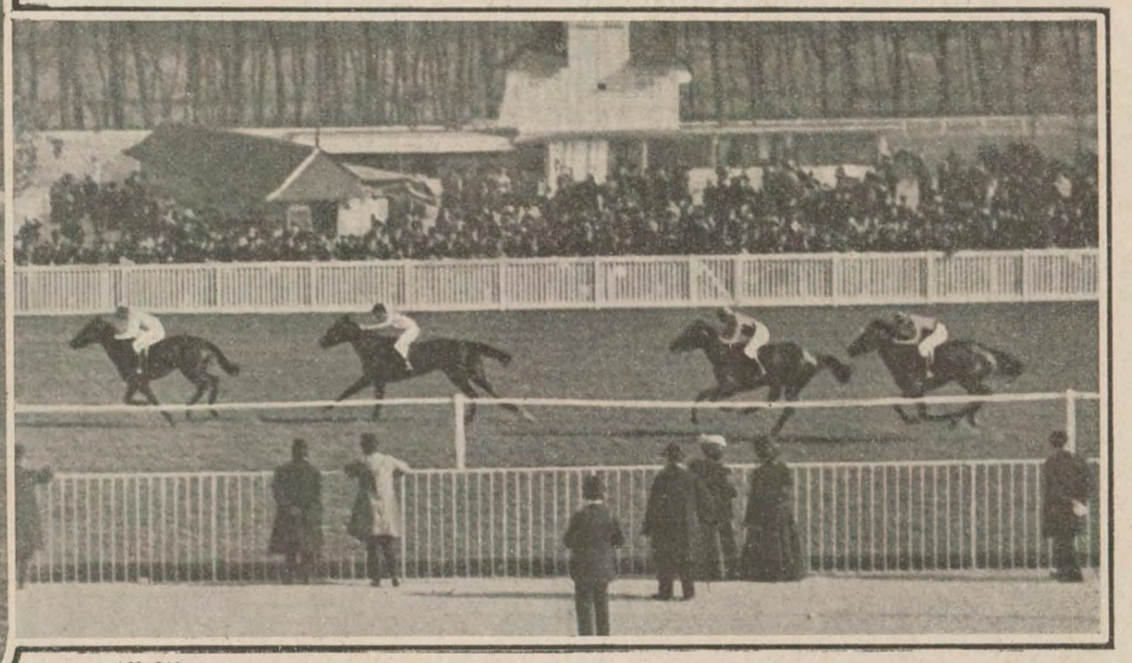


L'édification de la nouvelle lanterne. (Plaques Lumière.)
Cette lanterne remplace celle qui fut détruite le 14 octobre.

LA SEMAINE HIPPIQUE

Pernod.

Pernod, par Pathon et Elixir II, à M. Aumont, monté par Cormack, a remporté le Prix Delâtre, à Maisons-Laffitte, le 22 mars.



All Mine. Ramée. Field Mouse. Ficne.

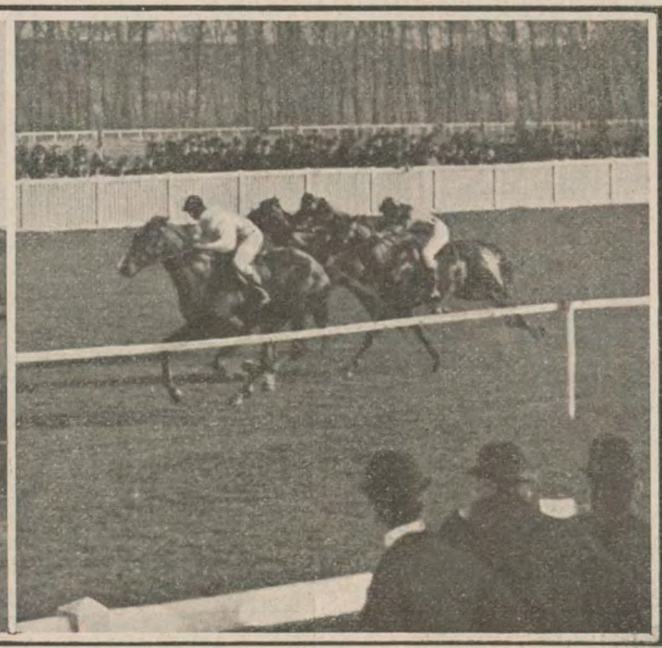
200 mètres avant l'arrivée du Prix Andrée.

Le Prix Andrée (1.600 mètres, 4.000 francs, Maisons-Laffitte, 22 mars) est revenu à All Mine, à M. J. Joubert (F. Hardy), à 4 longueurs devant Ramée, elle-même à 3 longueurs devant Field Mouse.

Le Satyre. Petit Frère. Odette. Sea Wolf. Lakeland. Vieux Jeu. Mirabeau.

Le Prix Marignan (haies, 3.100 mètres, 10.000 francs, Auteuil, 24 mars).

Mirabeau et Vieux Jeu ont mené jusque entre les tournants. A l'avant-dernière haie, Lakeland culbutait, entraînant Warwick II, qui se tuait. Vieux Jeu, à M. J. Stern (A. Carter), gagnait au petit galop, devant Sea Wolf, Mirabeau et Le Satyre.



Pernod. Dihor. Sans-Souci II.

200 mètres avant l'arrivée du Prix Delâtre.

Le Prix Delâtre (2.000 mètres, 20.000 fr., Maisons-Laffitte), a été gagné par le fameux Pernod, à 1 longueur et demie devant Dihor.

Pincette. Granule. Chloral. Le Miracle. Roi du Monde. Journaliste.

Prix Murat (steeple-chase, 4.500 mètres, 30.000 francs, Auteuil, 24 mars).

Chloral, Moet II, Violon II et Le Miracle ont mené jusqu'au mur en pierres où Laverrière tombait. Violon se détachait devant Journaliste, Chloral et Le Miracle. Au bull-finch, Journaliste, à M. Altmann (A. Carter), précédait Pincette et terminait à 3 longueurs et demie devant Granule, à 2 longueurs devant Chloral.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

QUAND une violente période de hausse a motivé des excès de spéculation, il arrive fatalement qu'une crise se produit et la crise est d'autant plus aiguë que les spéculateurs ont été plus hardis. Elle se produit presque toujours brusquement, surprend le marché en pleine hausse et causes des désastres.

Cette fois, la place de Paris aura, croyons-nous, le bonheur de les éviter, parce que la hausse avait des bases sérieuses et que ces bases persistent toujours.

La véritable crise a éclaté à New-York, à la suite des dépenses excessives, en constructions et en matériel, des Compagnies de Chemins de fer. Nous l'avions prévue, il y a déjà longtemps, au moment où les obligations *Pennsylvania* ont été offertes au marché français.

Ceux de nos lecteurs qui recevaient la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* à cette époque, se rappellent certainement les articles que nous avons publiés et dans lesquels nous faisions à cette grande Société américaine le reproche de se lancer dans une aventure dangereuse en créant une quatrième ligne à deux voies là où elle en possédait déjà trois. Votre trafic, lui disions-nous, s'est doublé par deux fois, à dix ans d'intervalles êtes-vous sûre que la progression va continuer dans cette extraordinaire proportion, et ne pensez-vous pas que vous touchez aujourd'hui à la limite possible de votre développement?

De plus, ces obligations Pennsylvania ne rapportent guère que 4 0/0 et, dans le même moment, nous mettions à la disposition de notre clientèle des obligations rapportant 5 0/0 d'entreprises de tramways et de force électrique assurées d'un magnifique avenir, ainsi que la suite l'a prouvé.

Nos craintes étaient justifiées ; la guerre des trusts a précipité la crise et le marché de New-York n'a échappé à un grand krack que grâce à des interventions puissantes.

Nous en avons supporté à Paris le contre-coup, mais la situation de notre marché était fort différente. Ici, la base de notre spéculation était la hausse des matières premières et spécialement du cuivre. Si le cuivre baissait violemment, nous aurions à Paris un krack qui dépasserait les désastres de l'affaire Secrétan ; mais cette fois la hausse du cuivre est saine ; elle provient des besoins urgents de l'industrie, à tel point qu'en pleine crise à New-York c'est à peine si le prix du cuivre a perdu quelques livres et le stock visible du métal arrive encore en baisse.

La crise n'est donc pas industrielle, elle est de pure spéculation et de crédit ; notre place s'en tirera, croyons-nous, sans grand dommage.

Ce rapide examen de la situation montre clairement que tous les capitalistes, petits ou gros, même ceux qui ne hasardent jamais à spéculer, ont le plus grand avantage à être tenus exactement au courant des vicissitudes du marché. La valeur en Bourse de tous les titres sans exception, dépend en partie des dispositions générales. Une crise, quelle que soit sa cause, influe sur toute la cote. Que demain les différences en spéculation soient difficiles à régler, les débiteurs vendront leurs meilleurs titres pour se faire de l'argent.

Voyez les actions *Platine* que la *Revue Internationale* a fait acheter depuis le cours de 260 francs et qu'elle a conseillé de réaliser à 700 francs. Elles sont retombées aux environs de 500 francs. Ceux de nos clients qui ont vendu ont pu racheter et augmenter encore leur magnifique bénéfice.

Dans nos causeries de la *Vie au Grand Air* nous ne parlons que très incidemment de ces valeurs d'appoint, préférant nous borner aux véritables valeurs de portefeuille, aux obligations. Nous venons de montrer que pour tout placement, quel qu'il soit, il faut choisir avec discernement. Conserver sa fortune est aussi difficile que de la gagner, et pour la conserver intacte ou pour l'augmenter, il faut être très bien renseigné, se baser sur des documents exacts.

Vous trouverez des renseignements utiles dans la *Revue Internationale*, et nous mettons à votre dispositions les documents très précis que nous possédons.

PETITE CORRESPONDANCE

C. B. 345. — *Veuillez vous faire connaître, nous vous adresserons le numéro du 10 mars de la* Revue Internationale *qui contient un article détaillé sur la* Dominion Copper. *Nous n'avons pas ici une place suffisante pour le résumer. Rien n'est sorti. Pourquoi conservez-vous tant de lots? C'est de l'argent bien mal placé.*

A. L. Roubaix. — *Vous avez bien constaté que, malgré l'augmentation de 2 francs en moyenne sur les différentes catégories de charbons, le marché des titres ne s'est pas modifié. Nous vous avons déjà dit que les cours représentent une capitalisation exagérée des dividendes. Allégez votre portefeuille de quelques charbonnages et remplacez par des obligations 5 0/0* Puebla *ou* Mexico. *C'est un placement sûr. Les actions Mexico elles-mêmes sont devenues très intéressantes par le développement extrêmement rapide de l'entreprise.*

A. H. à Nancy. — *Les* Lagunas Nitrate *sont bon à acheter maintenant. Pourquoi n'avez-vous pas réalisé vos* Gafsa *quand nous vous l'avons dit? Vous aurez encore avantage à le faire en partie pour entrer dans une affaire de phosphates dont nous vous parlerons.*

J. B. M. Poitiers. — *Selon toute probabilité le cuivre ne baissera que lentement et par étapes. Les nouvelles mines à haute teneur comme la* New-England and Clifton *n'ont rien à craindre. Conservez-vos titres et même achetez encore, vous vous en trouverez bien.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Officiers Ministériels

FORÊT DE DREUX. Location pour 9 ans du droit de chasse à courre et à tir sur la forêt, d'une contenance 3.336 hectares environ, à Adj. le 18 avril 1907, à 2 heures, au Siège de la Société de Dreux, 59, r. de Varennes, à Paris (on pourra traiter à l'amiable avant l'adjudication). S'ad. pour renseignements au Siège de la Société et aux notaires Mes Fontana, 10, rue Royale et Lanquest, 92, boul. Haussmann, dépositaire enchère.

ORGEVAL 4 kil. gare Poissy. Belle propriété camp., parc de 7 hect. env. Mise à prix 50.000 fr. A adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 16 avril. 07. S'ad. Me G. Morel d'Arleux, notaire 15, r. Sts-Pères.

MAISON à Paris, r. de la Faisanderie, 3. Cce 315 m. 33. Rev. b. 20.162 fr. 70. M. à p. 250.000 fr. Adj. ch. not. 16 avril, s'ad. à Me Moreau, not. 76, r. St-Lazare.

HOTEL à Paris **R. FORTUNY, 46** Cont. 166 m. 48 env. M. à p. 120.000 fr. Entrée jouissance immédiate ; A adj. s. 1 ench. ch. des notaires de Paris le 16 avril 1907. S'adresser à Me Ragot, notaire à Paris, 11, rue Louis-le-Grand.

PROPRIETE à Paris, 274 fg. St.-Antoine et 101, boul. Diderot Cce 483 m. M. à p. 48.000 f. Adj. s. 1. ench. Ch. not. Paris, 16 avril. S'ad. aux not. Mes Cotelle, Champetier de Ribes, 10, r. Castiglione, dép. ench.

Maison **Rue COLISÉE** 11 bis. Cont. 560 m. Rev. 8e arrt. brut. 32 846 fr. Mise à prix 250 000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. 16 avril 1907. S'ad. à Me P. Labouret, not. 146, rue Montmartre.

ROND POINT des CHAMPS-ÉLYSÉES 4 ET 6. R. Montaigne, 1, et Av, d'Antin, 2. Mais., 892 m. R. b. 160.677 fr. M. à p. 1.700.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not., 16 avril 07 Me F. Labouret, not. 146, r. Montmartre.

Vente au Palais, le 17 avril 1907 à 2 heures **MAISON A PARIS,** 5 rue Clairaut ; superficie 444 m. env. Rev. b. 22.200 fr. env. M. à p. 160.000 fr. plus service d'une rente viagère de 9.000 fr. au profit de deux personnes nées en 1852 et 1854. S'ad. à Mes DUPLAN, avoué, 34, rue Pasquier et Vacher, syndic.

FONTAINEBLEAU-AVON à 10 minutes gare Très Belle Propriété dite **PRIEURÉ** des BASSES LOGES, vast. hab. meublée L. XIII, gr. parc. p. d'eau. 15 H. clos murs. A vend. am. S'ad. MM. Bernheim, 23, r. Arcade, Paris et Me Rivain notaire. à Fontainebleau.

Etude de Me Seguin, notaire à Cogolin (Var) dimanche 2 juin 1907, vente aux enchères publiques, à l'amiable, du Grand

DOMAINE DES CAMPEAUX,

commune de Bornes (Var) sur la cote d'Azur. Sept cents hectares, environ, en forêts de chênes-liège, châtaigniers, vignes, maisons de ferme et d'habitation.

Mise à prix 400.000 francs.

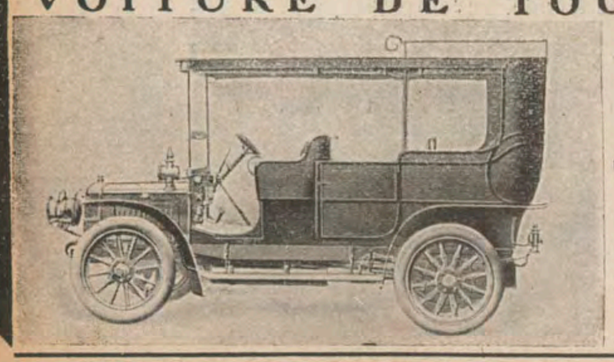
On peut traiter avant les enchères. Pour renseignements s'adresser à Me Seguin, dépositaire du cahier des charges.

Vente au Palais à Paris le 17 Avril 1907 à 2 h.

EN 2 LOTS 1° MAISON A MARSEILLE 52, rue Paradis, 38 et 40, rue Grignan, contenance 475 mètres environ. Revenu brut. 14.000 francs. Mise à prix : 140.000 francs.

2° MAISON A MARSEILLE 68, rue Sainte et 37, quai du Canal contenance 1.287 mètres environ. Revenu brut : 8.800 francs environ. Mise à prix : 90.000 francs. S'adresser pour renseignements à Paris, à Me MICHEL DANSAC, avoué 39, rue de Surène. Me BERTON avoué, Me Donon, notaire 9. rue de Villersexel et Cottenet, notaire 25 boulevard Bonne-Nouvelle, et à Marseille, à Me Philippon, notaire 27, rue Paradis, et à M. Croset, gérant, 6, rue de la Darse.

VOITURE DE TOURISME EUGÈNE BRILLIÉ



Construite par

SCHNEIDER & Cie, du Creusot

Dans leurs Ateliers du HAVRE

PARIS

67, rue de Miromesnil, 67

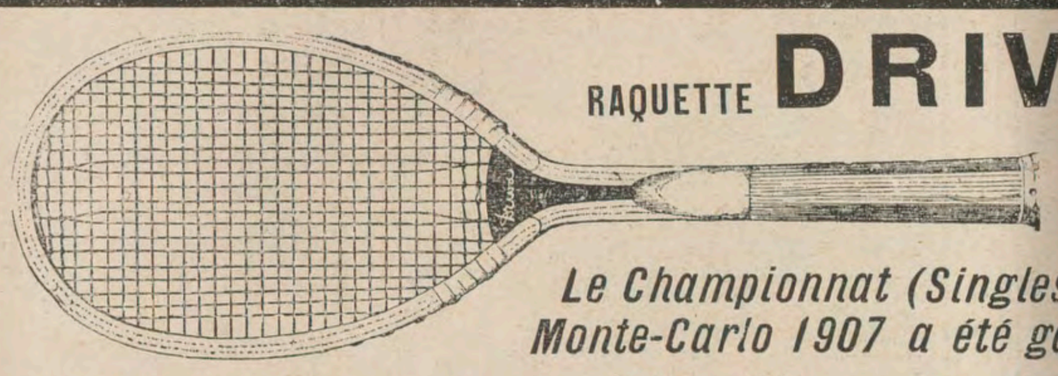
Il y a des voitures pour les "Chauffards" et les milliardaires

Les Automobiles

Gladiator

sont celles des touristes dignes de ce nom

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine) - Vente à Paris { 62, Av. de la Gr. 18, Boulevard



RAQUETTE DRIVA

Le Championnat (Singles) ... Monte-Carlo 1907 a été gagn

avec une raquette "DRIVA contre le champion du mond

BALLES "WILLIAMS" (International) *La meilleure mar*

WILLIAMS & Co Sports Athlétiqu 1 et 3, Rue Caumartin, PA

FABRICANTS *Tétég. RAQUETTES-PARIS. Téléph 288*

Nouveau Catalogue (V) illustré et règles de LAWN-TENNIS envoyés fra

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JA